

ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL DENGAN TRANSPORTASI *ONLINE*

(Studi Kasus Pengguna Transportasi di Mall Mayasari Plaza Kota Tasikmalaya)

Rahmawati Tri Utami¹, Yanti Defiana², Uu Saepudin³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Galuh

E-mail : rahmawatitriu@gmail.com, yanti_defiana@gmail.com, uusaepudin20@gmail.com

ABSTRACT

The development of online transportation is starting to erode the existence of public transportation because online transportation accommodates the needs of passengers personally, privately and exclusively. Public transportation is actually more reliable because it can accommodate the needs of passengers in general and mass. With the nature of being accommodated in general and massively, this makes passengers interact and socialize with each other. Passenger characteristics greatly affect the choice of mode of transportation. This study aims to find out the characteristics and factors that affect travelers in choosing online transportation modes and conventional transportation. Data processing for this study uses multiple linear regression analysis with the help of the SPSS program to determine the factors that affect the selection of online transportation modes and conventional transportation. The results of the questionnaire distribution to mall visitors were obtained by the majority (72%) of users choosing online transportation and 28% choosing conventional transportation as a mode of travel to Mayasari Plaza Mall. Based on the correlation test, the influencing factors are tariff/cost, fast and lancer, convenience, service quality, and accuracy with $R\text{ Square} = 0,901$.

Keywords : Mode selection, Online transportation, Conventional transportation, SPSS.

I. PENDAHULUAN

Transportasi adalah proses perpindahan manusia, barang atau benda dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi memainkan peran penting dalam memenuhi beragam kebutuhan umat manusia, termasuk yang terkait dengan pendidikan, kesehatan, ekonomi, dan bidang lainnya.

Semenjak munculnya transportasi *online* masyarakat di kota Tasikmalaya lebih banyak untuk memilih menggunakan transportasi *online* untuk berpergian karena masalah kenyamanan. Tetapi sebagian masyarakat juga masih menggunakan transportasi konvensional.

Berdasarkan hal tersebut penulis melakukan studi terhadap pengguna transportasi di Kota Tasikmalaya untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi dan juga untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi

online dan transportasi konvensional. Dengan mengetahui karakteristik pengguna transportasi tersebut dapat menjadikan hasil penelitian ini sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan dalam memilih moda transportasi. Perilaku ini yang mendorong akan dilakukannya penelitian tentang Pemilihan Moda Transportasi Konvensional dengan Transportasi *Online* di Mall Mayasari Plaza Kota Tasikmalaya.

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui karakteristik yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi konvensional dan transportasi *online*.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi konvensional dan transportasi *online*.

Objek penelitian ini adalah transportasi konvensional dan transportasi *online*, dimana

transportasi konvensional adalah berupa angkutan kota (angkot) dan transportasi *online* adalah berupa Gocar, Grab, dll. Sasaran responden dalam penelitian ini adalah pengunjung sekaligus pengguna transportasi konvensional dan transportasi *online* di Kota Tasikmalaya.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian akan dilakukan pada bulan Mei sampai bulan Juni 2024. Lokasi penelitian ini berada di salah satu pusat perbelanjaan yang berada di Tasikmalaya yakni Mall Mayasari Plaza.



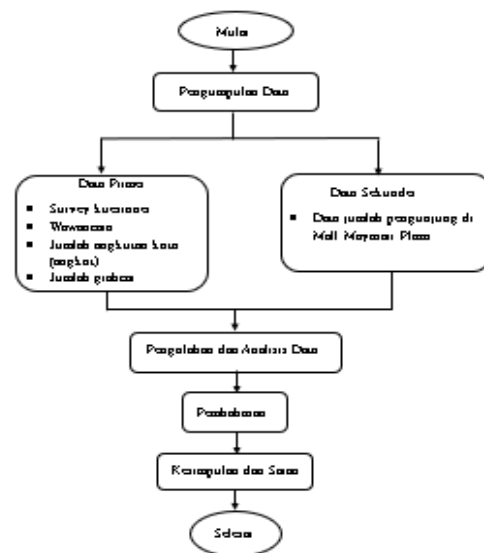
Gambar 1. Lokasi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei atau observasi secara langsung. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengisian kuesioner yang dilakukan pada 111 responden para pengguna transportasi yang didapatkan dari rumus slovin untuk menentukan sampel minimum sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{2.492}{1 + (2492 \times 0,1^2)} = 111 \text{ responden}$$

Tingkat akurasi yang diinginkan adalah 90% maka batas toleransi kesalahan (e) = 10 %.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

Setelah didapatkan data responden para pengguna moda transportasi tersebut kemudian dilakukan analisis regresi linier dengan menggunakan SPSS v25.

Variabel diperlukan sebagai dasar kuisioner penelitian. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel terikat dan variabel bebas. Variabel terikatnya (Y) terdiri dari transportasi *online* (Grabcar) dan transportasi konvensional (Angkot). Sedangkan variabel bebas (X) dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Tarif/Biaya (X_1)
2. Kemudahan Mendapatkan Moda (X_2)
3. Cepat dan Lancar (X_3)
4. Keamanan (X_4)
5. Kenyamanan (X_5)
6. Kualitas Pelayanan (X_6)
7. Ketepatan Waktu (X_7)

Setelah melakukan penyebaran kuisioner, hasil dari jawaban kuisioner dikumpulkan, selanjutnya data didapatkan akan diolah dan digunakan sebagai data masukan dalam proses analisis selanjutnya. Pada penelitian ini menggunakan analisis data yaitu Analisis Regresi Linier Berganda. Penelitian ini menggunakan bantuan computer dengan menggunakan aplikasi SPSS v25. Tujuan dari analisis regresi linier berganda adalah untuk menguji ada atau tidaknya pengaruh faktor-faktor yang dapat berpengaruh terhadap

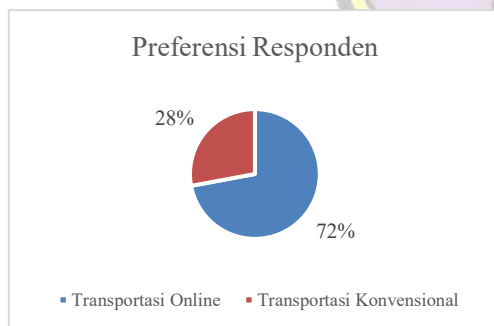
keputusan para pelaku perjalanan dalam pemilihan moda transportasi serta untuk mengetahui karakteristik dari pengguna moda transportasi.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini peneliti melakukan survey kepada pengunjung Mall Mayasari Plaza Kota Tasikmalaya. Penelitian ini dilakukan pada tanggal 31 Mei 2024 – 3 Juni 2024 dengan menyebarkan kuisioner terkait transportasi *online* dengan transportasi konvensional.

3.1 Preferensi Responden

Berdasarkan hasil survei 111 responden, sebagian responden, 72% memilih untuk menggunakan transportasi online dan 28% memilih untuk menggunakan transportasi konvensional. Hasil survei selengkapnya disajikan dalam bentuk grafik di bawah.



Gambar 3. Diagram Preferensi Responden

3.2 Hasil Survei Berdasarkan Jenis Kelamin

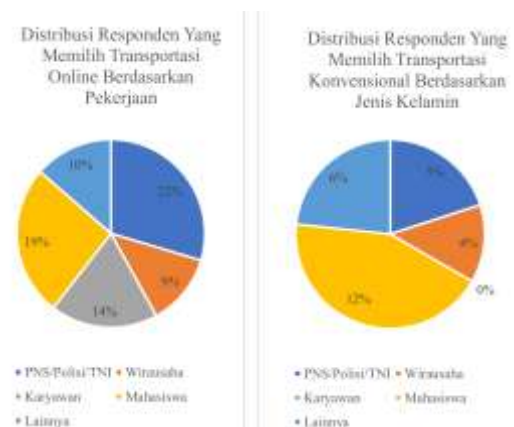
Berdasarkan jenis kelamin, pengguna transportasi online terdiri dari 51% laki-laki dan 21% perempuan, sedangkan pengguna transportasi konvensional terdiri dari 19% laki-laki dan 9% perempuan.. Hasil survei berdasarkan jenis kelamin selengkapnya disajikan dalam bentuk grafik di bawah.



Gambar 4. Diagram Distribusi Responden yang Memilih Transportasi Berdasarkan Jenis Kelamin

3.3 Hasil Survei Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan jenis pekerjaan, responden Hasil survei berdasarkan jenis pekerjaan, responden yang memilih untuk menggunakan transportasi online adalah PNS/Polisi/TNI sebesar 22%, wirasaha 9%, karyawan 14%, mahasiswa 19%, dan pekerjaan lainnya 10%. Sedangkan yang memilih untuk menggunakan transportasi konvensional adalah PNS/Polisi/TNI sebesar 5%, wirasaha 4%, mahasiswa 12%, dan pekerjaan lainnya 6%. Hasil survei berdasarkan pekerjaan disajikan dalam bentuk tabel di bawah.

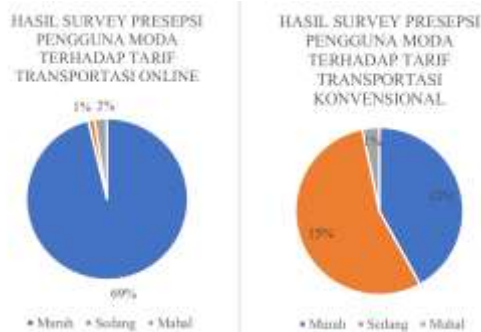


Gambar 5. Diagram Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan

3.4 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Tarif

Dari hasil pengumpulan kuisioner, dari 111 responden untuk indikator tarif/biaya 69% responden menyatakan tarif transportasi

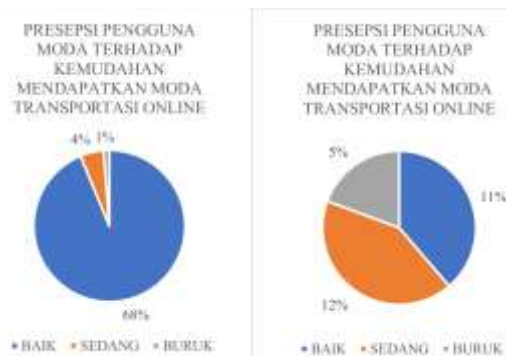
online itu murah, 1% sedang, dan 2% mahal. Sedangkan 12% responden menyatakan tarif transportasi konvensional itu murah, 15% sedang, dan 1% mahal. Presepsi pengguna moda terhadap tarif/biaya selengkapnya disajikan dalam bentuk grafik di bawah.



Gambar 6. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Tarif Transportasi

3.5 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Kemudahan Mendapatkan Moda

Berdasarkan indikator kemudahan mendapatkan moda transportasi 68% responden menganggap transportasi online baik dalam kemudahan mendapatkan moda, 4% sedang dalam kemudahan mendapatkan moda, dan 1% menganggap transportasi online buruk dalam kemudahan mendapatkan moda. Sedangkan 11% responden menganggap transportasi konvensional baik dalam kemudahan mendapatkan moda, 13% sedang dalam mendapatkan moda,. Presepsi pengguna moda terhadap kemudahan mendapatkan moda disajikan dalam bentuk grafik dibawah.



Gambar 7. Diagram Presepsi Pengguna Terhadap Kemudahan Mendapatkan Moda

3.6 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Cepat dan Lancar

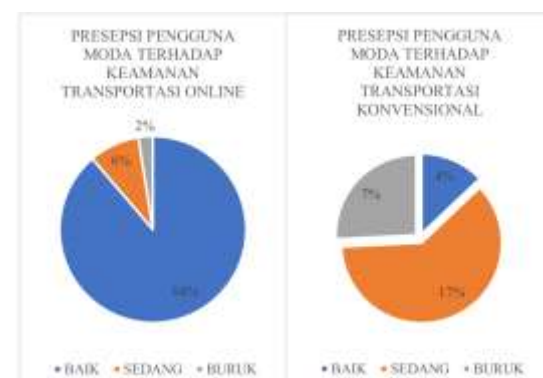
Berdasarkan cepat dan lancarnya perjalanan menganggap transportasi online cepat dalam cepat dan lancarnya perjalanan, 8% sedang, dan 1% lambat. Sedangkan 7% menganggap transportasi konvensional t cepat dalam cepat dan lancarnya perjalanan, 17% sedang, dan 4% lambat. Presepsi pengguna moda terhadap cepat dan lacarnya perjalanan disajikan pada grafik di bawah.



Gambar 8. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Cepat dan Lancar

3.7 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Keamanan

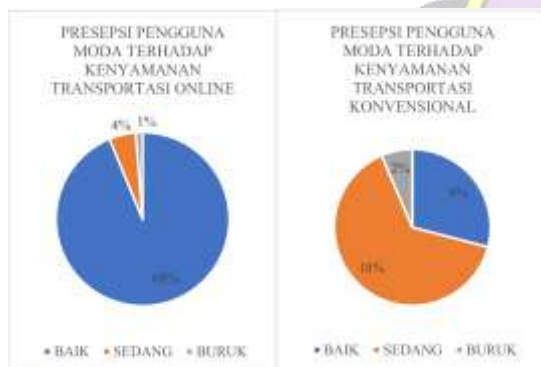
Berdasarkan indikator keamanan 64% masyarakat menganggap transportasi online memiliki keamanan yang baik, 6% sedang, dan 2% buruk. Sedangkan, 4% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki kemanan yang baik, 17% sedang, dan 7% buruk dalam keamanan transportasi. Presepsi pengguna moda terhadap keamanan disajikan pada grafik di bawah.



Gambar 9. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Keamanan

3.8 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Kenyamanan

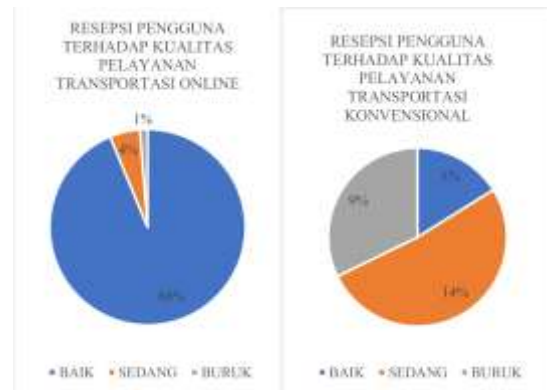
Berdasarkan indikator kenyamanan, 68% masyarakat menganggap transportasi online memiliki kenyamanan yang baik, 4% sedang, dan 1% buruk. Sedangkan, 8% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki kenyamanan yang baik, 18% sedang, dan 2% buruk. Presepsi pengguna moda terhadap kenyamanan disajikan dalam grafik dibawah ini.



Gambar 10. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Kenyamanan

3.9 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Kualitas Pelayanan

Berdasarkan indikator kualitas pelayanan, 68% masyarakat menganggap transportasi online memiliki kualitas pelayanan yang baik, 4% sedang, 1% buruk. Sedangkan, 5% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki pelayanan yang baik, 16% sedang, dan 9% buruk. Presepsi pengguna moda terhadap kualitas pelayanan disajikan pada grafik dibawah ini.



Gambar 11. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Kualitas Pelayanan

3.10 Presepsi Pengguna Moda Terhadap Ketepatan Waktu

Berdasarkan indikator ketepatan waktu, 64% masyarakat menganggap transportasi online baik dalam ketepatan waktu, 6% sedang, dan 2% buruk. Sedangkan, 4% masyarakat menganggap transportasi konvensional baik dalam ketepatan waktu, 21% sedang, dan 4% buruk. Presepsi pengguna moda terhadap ketepatan waktu disajikan pada grafik dibawah ini.



Gambar 12. Diagram Presepsi Pengguna Moda Terhadap Ketepatan waktu

3.11 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda menggunakan pilihan moda kendaraan 0 = transportasi online dan 1 = transportasi konvensional sebagai variabel terikat (Y) yang terdapat pada kuisioner penelitian. Variabel bebas yang digunakan antara lain: Tarif/Biaya (X1), Kemudahan Mendapatkan Moda (X2), Cepat dan Lancar (X3), Keamanan (X4),

Kenyamanan (X5), Kualitas Pelayanan (X6), Ketepatan (X7).

Tabel 1. Analisis Regresi Linier Berganda

Variabel Terikat (Dependent)	Jenis Moda Angkut yang Dipilih:
Jenis Moda Angkutan	0: Bisa Menggunakan Transportasi Konvensional 1: Bisa Menggunakan Transportasi Online
Variabel Bebas (Independent)	
Tarif/Biaya (X1)	0 Angkot 1 Grabcar
Kemudahan mendapatkan moda (X2)	0 Angkot 1 Grabcar
Cepat dan lancar (X3)	0 Angkot 1 Grabcar
Kemampuan (X4)	0 Angkot 1 Grabcar
Kenyamanan (X5)	0 Angkot 1 Grabcar
Kualitas Pelayanan (X6)	0 Angkot 1 Grabcar
Ketepatan (X7)	0 Angkot 1 Grabcar

Uji validitas bertujuan untuk menguji keabsahan instrument penelitian yang hendak disebarkan. Jika koefisien kolerasi tersebut positif maka item tersebut valid. Sedangkan jika negatif maka tidak valid yang kemudian akan digantikan atau dikeluarkan dari kuisioner. Berdasarkan uji validitas yang telah dilakukan pada variabel terikat dan variabel bebas diatas menunjukkan bahwa semua korelasi variabel positif sehingga valid dan bisa digunakan.

3.12 Uji Korelasi

Pada analisis korelasi, jika nilai Sig.<0,05 (tingkat kesalahan) maka terdapat korelasi antar variabel yang dihubungkan.

Tabel 2. Uji Kolerasi

Correlations								
	Y	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
Sig. (1-tailed)								
Y		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
X1	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
X2	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
X3	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000
X4	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000
X5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000
X6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000
X7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

3.13 Uji F (Uji Serentak)

Berdasarkan hasil analisi data menunjukan bahwa semua variabel X berpengaruh terhadap dalam pemilihan moda transportasi (Y). Hal tersebut dapat dilihat dari nilai signifikan 0,000<0,05.

Tabel 3. Uji F

ANOVA ^a					
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F
1	Regression	71,328	7	10,161	133,417
	Residual	7,845	103	0,076	
	Total	78,973	110		

3.14 Uji T

Berdasarkan hasil analisis data menunjukan bahwa variasi tarif/biaya (X1), cepat dan lancar (X3), kenyamanan (X5), kualitas pelayanan (X6), dan ketepatan waktu (X7) berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi (Y). Hal tersebut dapat dilihat dari nilai signifikan 0,000<0,05.

Tabel 4. Uji T

Coefficients ^a											
Model		Standardized Coefficients	t	Sig.	Confidence Interval for B	Lower Bound	Upper Bound	Collinearity Statistics	Tolerance	Partial	Part
1	(Constant)	1,797	0,027	0,981	0,000	-19,008	21,503				
	X1	0,722	0,051	0,578	2,342	0,009	0,051	0,004	0,009	0,189	0,004
	X2	0,006	0,000	0,991	1,296	0,197	0,006	0,006	0,000	0,077	0,000
	X3	0,327	0,000	0,591	5,136	0,000	0,107	0,446	0,000	0,486	0,000
	X4	0,027	0,000	0,027	0,427	0,679	0,140	0,294	0,000	0,426	0,000
	X5	0,004	0,000	0,001	2,781	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000
	X6	0,001	0,000	0,001	0,022	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000
	X7	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000

3.15 Koefisien Determinasi

Hasil perhitungan dengan aplikasi SPSS v29 dengan menggunakan variabel X1 (Tarif/Biaya), X3 (Cepat dan Lancar), X5 (Kenyamanan), X6 (Kualitas Pelayanan), dan X7 (Ketepatan) menunjukan nilai R Square sebesar 0,901. Hal ini berarti bahwa variabel-variabel bebas yang digunakan memiliki pengaruh terhadap variabel terikat sebesar 90,1%. Kemudian sisanya 9,9% dipengaruhi atau dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini. Namun nilai R merupakan nilai yang dapat terkontaminasi oleh berbagai nilai pengganggu yang mungkin menyebabkan kesalahan pengukuran. Oleh karena itu terdapat alternatif nilai R Square yang telah mengalami penyesuaian dan lebih akurat yaitu nilai Adjusted R Square. Tabel menunjukan nilai Adjusted R Square sebesar 89,4%. Nilai R Square yang kecil dapat disebabkan karena berbagai faktor seperti kesalahan pemahaman pada kuisioner penelitian, terdapat pilihan moda lain yang lebih diminati selain transportasi konvensional maupun

transportasi online, terdapat faktor berpengaruh lain yang belum terdapat pada kuisioner penelitian. Tingkat keakuratan model regresi dapat dilihat pada kolom Standart Error of The Estimate, tertera angka 0,275. Nilai ini semakin mendekati angka 0 (nol) semakin akurat.

3.16 Pembahasan

Karakteristik penumpang seperti usia, jenis, kelamin, pendapatan, dan pekerjaan juga mempengaruhi dalam memilih moda transportasi. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, semua karakteristik mempengaruhi pengguna moda untuk memilih moda transportasi.

Dari 111 responden, 72% masyarakat memilih untuk menggunakan moda transportasi online dan 28% masyarakat memilih untuk menggunakan transportasi konvensional. Berdasarkan jenis kelamin, pengguna transportasi online terdiri dari 51% laki-laki dan 21% perempuan, sedangkan pengguna transportasi konvensional terdiri dari 19% laki-laki dan 9% perempuan. Hasil survei berdasarkan jenis pekerjaan, responden yang memilih untuk menggunakan transportasi online adalah PNS/Polisi/TNI sebesar 22%, wirausaha 9%, karyawan 14%, mahasiswa 19%, dan pekerjaan lainnya 10%. Sedangkan yang memilih untuk menggunakan transportasi konvensional adalah PNS/Polisi/TNI sebesar 5%, wirausaha 4%, mahasiswa 12%, dan pekerjaan lainnya 6%. Dari hasil pengumpulan kuisioner, dari 111 responden untuk indikator tarif/biaya 69% responden menyatakan tarif transportasi online itu murah, 1% sedang, dan 2% mahal. Sedangkan 12% responden menyatakan tarif transportasi konvensional itu murah, 15% sedang, dan 1% mahal.

Berdasarkan indikator kemudahan mendapatkan moda transportasi 68% responden menganggap transportasi online baik dalam kemudahan mendapatkan moda, 4% sedang dalam kemudahan mendapatkan moda, dan 1% menganggap transportasi online buruk dalam kemudahan mendapatkan moda. Sedangkan 11% responden menganggap transportasi konvensional baik

dalam kemudahan mendapatkan moda, 13% sedang dalam mendapatkan moda, dan 5% buruk dalam mendapatkan moda. Berdasarkan cepat dan lancarnya perjalanan menganggap transportasi online cepat dalam cepat dan lancarnya perjalanan, 8% sedang, dan 1% lambat. Sedangkan 7% menganggap transportasi konvensional t cepat dalam cepat dan lancarnya perjalanan, 17% sedang, dan 4% lambat. Berdasarkan indikator keamanan 64% masyarakat menganggap transportasi online memiliki keamanan yang baik, 6% sedang, dan 2% buruk. Sedangkan, 4% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki kemandirian yang baik, 17% sedang, dan 7% buruk dalam keamanan transportasi. Berdasarkan indikator kenyamanan, 68% masyarakat menganggap transportasi online memiliki kenyamanan yang baik, 4% sedang, dan 1% buruk. Sedangkan, 8% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki kenyamanan yang baik, 18% sedang, dan 2% buruk. Berdasarkan indikator kualitas pelayanan, 68% masyarakat menganggap transportasi online memiliki kualitas pelayanan yang baik, 4% sedang, 1% buruk. Sedangkan, 5% masyarakat menganggap transportasi konvensional memiliki pelayanan yang baik, 16% sedang, dan 9% buruk. Berdasarkan indikator ketepatan waktu, 64% masyarakat menganggap transportasi online baik dalam ketepatan waktu, 6% sedang, dan 2% buruk. Sedangkan, 4% masyarakat menganggap transportasi konvensional baik dalam ketepatan waktu, 21% sedang, dan 4% buruk.

Untuk faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna jalan dalam pemilihan moda transportasi antara lain X1 (Tarif/Biaya), X3 (Cepat dan Lancar), X5 (Kenyamanan), X6 (Kualitas Pelayanan), dan X7 (Ketepatan). Dari ke lima faktor tersebut, yang sangat mempengaruhi pemilihan moda adalah X1 (Tarif/Biaya). Orang dengan pendapatan yang rendah akan memilih moda transportasi yang lebih murah sesuai dengan kemampuan mereka untuk membayar. Sementara itu, orang dengan yang mempunyai mobilitas tinggi cenderung memilih moda yang lebih cepat. Selain pendapatan dan pekerjaan, karakteristik yang mempengaruhi dalam

pemilihan moda transportasi ini adalah berdasarkan jenis kelamin. Dari faktor tersebut dapat diketahui dari 111 responden 69% masyarakat menganggap bahwa transportasi online lebih murah dibandingkan dengan transportasi konvensional.

IV. SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik penumpang seperti usia, jenis kelamin, pendapatan dan pekerjaan juga sangat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Orang dengan pendapatan yang rendah akan memilih moda transportasi yang lebih murah sesuai dengan kemampuan mereka untuk membayar. Sementara itu, orang dengan yang mempunyai mobilitas tinggi cenderung memilih moda yang lebih cepat. Hasil penyebaran kuisioner diperoleh 72% pengguna memilih transportasi *online* dan 28% memilih transportasi konvensional.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara transportasi konvensional dan transportasi *online* diantaranya tarif, cepat dan lancar, kenyamanan, kualitas pelayanan, dan ketepatan, dengan $R^2 = 0,901$.

DAFTAR PUSTAKA

- Aginda, D. (2021). Analisis Pemilihan Taksi Online dan Taksi Konvensional. *Jurnal Transportasi*, 10(2), 45-58.
- Arla, B. Y., Efendi, A., & Hajia, M. C. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Berbasis Online dan Konvensional di Kota Baubau. *Jurnal Transportasi*, 7(1), 34-40.

Prima, G. R. (2023). Analisis Faktor-Faktor Pemilihan Transportasi Online. *Menara: Jurnal Teknik Sipil*, 18(1), 31-38.

Quintás, M. A., & Martínez-Senra, A. I. (2024). Are small and medium enterprises defining their business models to reach a symbolic or substantive environmental legitimacy?. *Journal of Environmental Planning and Management*, 67(4), 742-765.

Miftakhul, R., Fauzi, D., & Muhammad, A. (2020). Metode Perencanaan Transportasi: Model Transportasi Empat Tahap. *Jurnal Teknik Sipil*, 8(2), 112-125.

Tomas, S. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dengan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Pengguna Transportasi di Stasiun Kereta Api Kota Tasikmalaya).

Harish, A. (2016). Analisis Faktor – Faktor Pembentuk Preferensi Konsumen Go-Jek di Kota Jakarta.

Firdausi, M., & Sekartadji, R. (2016). Analisis Pemilihan Moda Kendaraan Pribadi dan Angkutan Umum di Stasiun Yogyakarta. *Jurnal Transportasi Terapan*, 5(1), 20-35.

Agustin, A. (2017). Presepsi Masyarakat Terhadap Pengguna Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya. STIESIA. Surabaya