



EKSPLORASI FAKTOR PENENTU DALAM PREFERENSI MODA TRANSPORTASI PUBLIK: STUDI EMPIRIS PADA BUS TRANS MUSI PALEMBANG

Andi Supriyadi¹, Mukhlis Nahriri Bastam^{2*}, Firdaus³

^{1,3}Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bina Darma

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indo Global Mandiri

*Corresponding Author, Email : drmukhlis@uigm.ac.id

ABSTRAK

Sektor transportasi di Indonesia menghadapi berbagai tantangan kompleks, termasuk ketergantungan yang tinggi pada layanan ojek dan kemacetan lalu lintas yang merugikan ekonomi serta kesehatan masyarakat. Meskipun telah dilakukan berbagai inisiatif, peningkatan jumlah kendaraan pribadi mengindikasikan perlunya penelitian lebih lanjut untuk merumuskan strategi dan kebijakan yang lebih efektif dalam mempromosikan penggunaan transportasi umum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis profil demografis pengguna Bus Trans Musi, mengidentifikasi faktor-faktor kunci dan indikator yang mempengaruhi penggunaan layanan ini, serta mengevaluasi hubungan antara faktor-faktor tersebut. Model konseptual yang diusulkan dalam studi ini mengintegrasikan Teori Perilaku Terencana (TPB), Teori Kepuasan Pelanggan, dan variabel Kebijakan Manajemen Transportasi. Dengan melibatkan 155 responden yang merupakan pengguna Bus Trans Musi di Palembang, hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas penumpang adalah perempuan (80%) berusia antara 10-25 tahun (70%). Sebagian besar penumpang adalah pekerja (45,3%) dan pelajar (38,7%), serta memiliki kendaraan pribadi (91,3%). Model konseptual yang dikembangkan mencakup 7 variabel dan 22 item pengukuran yang memenuhi kriteria validitas dan reliabilitas. Dari 16 hipotesis yang menghubungkan variabel laten, 11 hipotesis diterima dengan signifikansi positif, sementara 5 hipotesis ditolak karena kurangnya signifikansi positif. Temuan ini memberikan wawasan berharga untuk pengembangan strategi dan kebijakan transportasi yang lebih efektif di masa depan.

Kata Kunci : Transportasi publik, Pemilihan moda, Teori perilaku terencana, Teori kepuasan pelanggan.

ABSTRACT

The transportation sector in Indonesia faces multifaceted challenges, including a high dependency on motorcycle taxis and traffic congestion that adversely affects the economy and public health. Despite various initiatives, the increasing number of private vehicles indicates a need for further research to formulate more effective strategies and policies to promote public transportation usage. This study aims to analyze the demographic profile of Bus Trans Musi passengers, identify the key factors and indicators driving the use of this service, and evaluate the relationships between these factors. The conceptual model proposed in this study integrates the Theory of Planned Behavior (TPB), Customer Satisfaction Theory, and Transportation Management Policy variables. Involving 155 respondents who are Bus Trans Musi users in Palembang, the study reveals that the majority of passengers are female (80%) aged between 10-25 years (70%). Most passengers are workers (45.3%) and students (38.7%), and own private vehicles (91.3%). The developed conceptual model includes 7 variables and 22 measurement items that meet validity and reliability criteria. Out of 16 hypotheses linking latent variables, 11 were accepted with positive significance, while 5 were rejected due to insufficient positive significance. These findings provide valuable insights for the development of more effective transportation strategies and policies in the future.

Keywords : Public transportation, Mode choice, Theory of planned behavior, Theory of customer satisfaction.

PENDAHULUAN

Permasalahan transportasi di Indonesia adalah sebuah isu yang kompleks dengan berbagai aspek dan dampak yang signifikan terhadap kehidupan masyarakat perkotaan. Salah satu permasalahan yang paling mendesak dan sering kali menjadi sorotan adalah tingginya ketergantungan masyarakat terhadap ojek sebagai sarana transportasi umum. Fenomena ini terjadi akibat kemacetan lalu lintas yang parah dan permasalahan parkir yang sering kali ditemui di kota-kota besar (Mu'allimah & Mashpufah, 2022). Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang pesat telah menyebabkan ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan infrastruktur transportasi yang tersedia (Widodo et al., 2023). Hal ini mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang semakin parah, yang tidak hanya merugikan secara ekonomi, tetapi juga berdampak pada kualitas udara dan kesehatan masyarakat (Winni & Mataram, 2024).

Kemacetan lalu lintas telah menjadi permasalahan yang signifikan di kota-kota besar di Indonesia. Dampaknya tidak hanya terbatas pada waktu yang terbuang di jalan, tetapi juga berpengaruh pada produktivitas individu dan perusahaan, serta kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan (Ningsih & Andani, 2023). Kemacetan lalu lintas dapat menimbulkan stres, mengurangi waktu luang, dan berpotensi menurunkan kualitas hidup (Saputra & Savitri, 2020). Dalam upaya mengatasi masalah transportasi di Indonesia, khususnya di kota-kota seperti Jakarta, pemerintah telah menerapkan berbagai strategi untuk meningkatkan transportasi umum dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi (Forino & Putranto, 2023). Upaya telah dilakukan untuk mengalihkan penumpang dari mobil pribadi ke sistem transportasi umum seperti Transjakarta dan MRT (Paresa et al., 2021). Namun, meskipun terdapat upaya-upaya tersebut, jumlah kendaraan pribadi terus meningkat setiap tahunnya, yang menunjukkan bahwa langkah-langkah yang diambil belum sepenuhnya efektif dalam mengurangi ketergantungan pada mobil (Rizal et al., 2024).

Pembangunan infrastruktur perkotaan dengan penekanan pada transportasi kereta api, termasuk Light Rapid Transit (LRT) Jakarta, telah menjadi fokus utama untuk mengurangi ketergantungan mobil dan meningkatkan arus lalu lintas (Miro et al., 2021). Selain itu, penerapan Bus Rapid Transit (BRT) telah dipelajari sebagai model transportasi umum massal di Indonesia (Ningsih & Andani, 2023). Buruknya pelayanan transportasi umum di Indonesia telah disorot dalam beberapa penelitian, yang menunjukkan penurunan penggunaan angkutan umum dan peningkatan penggunaan kendaraan pribadi, sehingga menyebabkan masalah kemacetan (Mu'allimah & Mashpufah, 2022; Winni & Mataram, 2024). Selain itu, kondisi transportasi umum yang tidak memadai dibandingkan dengan negara-negara maju menunjukkan perlunya perbaikan yang signifikan (Efendi et al., 2024).

Rendahnya penggunaan transportasi umum, meskipun tersedia berbagai moda transportasi, telah menjadi perhatian, dan penelitian menunjukkan bahwa hanya 30% dari target 60% penduduk ibu kota yang menggunakan transportasi umum (Rizal et al., 2024). Meskipun telah dipaparkan bahwa penurunan penggunaan transportasi umum memiliki relasi dengan penurunan kualitas layanan serta peningkatan penggunaan kendaraan pribadi, perdebatan mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pilihan moda transportasi umum masih berlangsung (Paresa et al., 2021). Faktor kenyamanan, psikologis, kecepatan, biaya, atau faktor lainnya mungkin berperan dalam pengambilan keputusan ini. Dalam

konteks negara berkembang seperti Indonesia, masih sedikit penelitian yang mengeksplorasi faktor-faktor yang mendasari pilihan moda transportasi (Paresa et al., 2021; Rizal et al., 2024).

Meskipun telah diidentifikasi bahwa penurunan penggunaan transportasi umum berkaitan erat dengan penurunan kualitas layanan dan peningkatan ketergantungan pada kendaraan pribadi, masih terdapat perdebatan mengenai faktor-faktor yang memengaruhi pilihan moda transportasi umum. Apakah keputusan ini dipengaruhi oleh kenyamanan, faktor psikologis, kecepatan, biaya, atau variabel lainnya? Dalam konteks negara berkembang seperti Indonesia, penelitian yang mendalami faktor-faktor yang mendasari pemilihan moda transportasi masih tergolong terbatas.

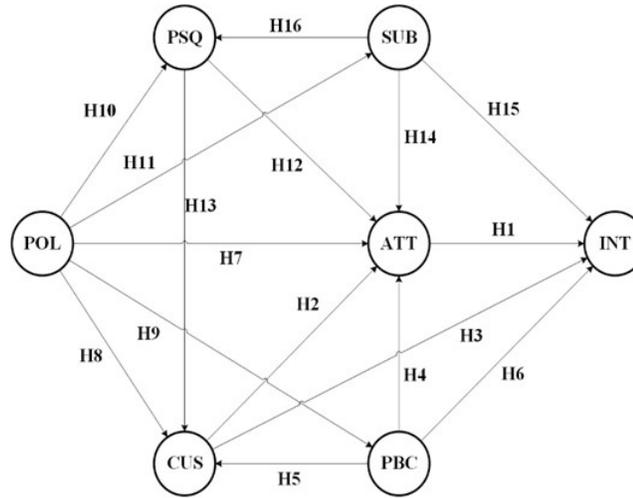
METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di kota Palembang dengan fokus pada sistem Bus Trans Musi, menggunakan metode pengambilan sampel acak sederhana untuk memastikan pemilihan responden yang tidak bias dari populasi pengguna layanan transportasi umum. Ukuran sampel ditetapkan sebanyak 150 responden berdasarkan parameter statistik, termasuk Effect Size (f^2) sebesar 0,15, probabilitas kesalahan tipe I (β) sebesar 0,05, dan Power Probability ($1 - \beta$) sebesar 0,95, serta melibatkan enam variabel prediktor untuk analisis. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya, yang didistribusikan kepada 155 penumpang Bus Trans Musi selama periode April hingga Mei 2023, di mana 150 kuesioner berhasil dikumpulkan dan dijawab secara lengkap. Proses pengumpulan data yang sistematis ini memastikan akurasi dan reliabilitas yang tinggi, sehingga penelitian ini memberikan gambaran komprehensif mengenai persepsi dan pengalaman penumpang, serta menjamin keandalan data untuk mengukur variabel laten yang ditargetkan.

Kerangka konsep dalam penelitian ini mengintegrasikan Teori Perilaku Terencana (TPB), Teori Kepuasan Pelanggan, dan Kebijakan Manajemen Transportasi, memberikan wawasan yang mendalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi perilaku pemilihan moda transportasi. TPB mengemukakan bahwa niat individu dalam memilih moda transportasi dipengaruhi oleh sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol yang dirasakan (Prianto et al., 2023). Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa sikap positif terhadap moda transportasi, pengalaman pengguna, dan norma sosial memiliki dampak signifikan terhadap keputusan pemilihan moda (Jonathan et al., 2024; Prianto et al., 2023). Selain itu, kepuasan pelanggan, yang dipengaruhi oleh kualitas layanan, biaya, dan preferensi individu (Ayyub et al., 2022), juga berperan krusial dalam proses pengambilan keputusan ini (Listyalova & Lawi, 2024; Rafdinal et al., 2021). Kebijakan manajemen transportasi, termasuk pembangunan berorientasi transit dan subsidi, dapat secara langsung memengaruhi kualitas dan daya tarik pilihan transportasi serta perilaku pemilihan moda (Anindya et al., 2024; Wicaksono et al., 2023).

Oleh karena itu, pemahaman yang komprehensif tentang interaksi antara TPB, kepuasan pelanggan, dan kebijakan transportasi sangat penting bagi perencana dan pengambil keputusan dalam merancang kebijakan yang efektif dan responsif terhadap kebutuhan pengguna transportasi (Soetiyono et al., 2024). Integrasi ketiga konsep ini tidak

hanya memperkaya literatur akademik tetapi juga memberikan panduan praktis untuk meningkatkan efisiensi dan keberlanjutan sistem transportasi (Ananda & Astuti, 2023). Kerangka konsep penelitian dan hipotesis penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1 dan Tabel 1.



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian dan Hubungan Antar Variabel

Tabel 1. Hipotesis Hubungan Antar Variabel

Kode	Hubungan	Hipotesis
H1	ATT -> INT	Sikap (ATT) berpengaruh signifikan terhadap Niat (INT)
H2	CUS -> ATT	Kepuasan Pelanggan (CUS) berpengaruh signifikan terhadap Sikap (ATT)
H3	CUS -> INT	Kepuasan Pelanggan (CUS) berpengaruh signifikan terhadap Niat (INT)
H4	PBC -> ATT	Persepsi Kontrol Perilaku (PBC) berpengaruh signifikan terhadap Sikap (ATT)
H5	PBC -> CUS	Persepsi Kontrol Perilaku (PBC) berpengaruh signifikan terhadap Kepuasan Pelanggan (CUS)
H6	PBC -> INT	Persepsi Kontrol Perilaku (PBC) berpengaruh signifikan terhadap Niat (INT)
H7	POL -> ATT	Kebijakan Manajemen Transportasi (POL) berpengaruh signifikan terhadap Sikap (ATT)
H8	POL -> CUS	Kebijakan Manajemen Transportasi (POL) berpengaruh signifikan terhadap Kepuasan Pelanggan (CUS)
H9	POL -> PBC	Kebijakan Manajemen Transportasi (POL) berpengaruh signifikan terhadap Persepsi Kontrol Perilaku (PBC)
H10	POL -> PSQ	Kebijakan Manajemen Transportasi (POL) berpengaruh signifikan terhadap Persepsi Kualitas Pelayanan (PSQ)
H11	POL -> SUB	Kebijakan Manajemen Transportasi (POL) berpengaruh signifikan terhadap Norma Subjektif (SUB)
H12	PSQ -> ATT	Persepsi Kualitas Pelayanan (PSQ) berpengaruh signifikan terhadap Sikap (ATT)
H13	PSQ -> CUS	Persepsi Kualitas Pelayanan (PSQ) berpengaruh signifikan terhadap Kepuasan Pelanggan (CUS)
H14	SUB -> ATT	Norma Subjektif (SUB) berpengaruh signifikan terhadap Sikap (ATT)
H15	SUB -> INT	Norma Subjektif (SUB) berpengaruh signifikan terhadap Niat (INT)
H16	SUB -> PSQ	Norma Subjektif (SUB) berpengaruh signifikan terhadap Persepsi Kualitas Pelayanan (PSQ)

Pada Tabel 2 di bawah, ditampilkan daftar variabel dan item pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini, lengkap dengan kode untuk setiap item dan sumber referensi di mana item tersebut dibahas.

Tabel 2. Item Pengukuran Variabel Laten Penelitian

Variabel Laten	Kode	Item Pengukuran	Sumber
Sikap (ATT)	ATT1	Perjalanan menggunakan Bus Trans Musi itu nyaman	(Zhang et al., 2021)
	ATT2	Perjalanan menggunakan Bus Trans Musi itu mudah	
	ATT3	Perjalanan menggunakan Bus Trans Musi itu aman	
	ATT4	Perjalanan menggunakan Bus Trans Musi itu murah/terjangkau	
Norma Subjektif (SUB)	SUB1	Keluarga saya mendukung saya menggunakan Bus Trans Musi sebagai moda transportasi	(Zhang et al., 2021)
	SUB2	Teman saya mendukung saya menggunakan Bus Trans Musi sebagai moda transportasi	
	SUB3	Pemerintah mendukung saya menggunakan Bus Trans Musi sebagai moda transportasi	
Persepsi Kontrol Perilaku (PBC)	PBC1	Bus Trans Musi dapat sepenuhnya memenuhi kebutuhan perjalanan sehari-hari saya	(Zhang et al., 2021)
	PBC2	Saya sangat perlu menggunakan Bus Trans Musi untuk perjalanan	
	PBC3	Terdapat pembatasan jadwal keberangkatan Bus Trans Musi	
Persepsi Kualitas Layanan (PSQ)	PSQ1	Kualitas layanan secara keseluruhan sudah baik	(Zhang et al., 2021)
	PSQ2	Kebersihan sarana dan prasarana Bus Trans Musi sudah baik	
	PSQ3	Frekuensi keberangkatan Bus Trans Musi sudah baik	
	PSQ4	Keamanan perjalanan Bus Trans Musi sudah baik	
	PSQ5	Informasi yang diberikan untuk perjalanan Bus Trans Musi sudah baik	
Kepuasan Pelanggan (CUS)	CUS1	Saya merasa senang dengan pengalaman perjalanan saya dengan Bus Trans Musi	(Zhang et al., 2021)
	CUS2	Saya percaya bahwa saya membuat keputusan yang tepat untuk memilih perjalanan Bus Trans Musi	
	CUS3	Saya puas bepergian dengan menggunakan Bus Trans Musi	
Kebijakan Manajemen Transportasi (POL)	POL1	Kebijakan pengenaan tarif persatukali naik. diperlukan untuk mendorong masyarakat memilih Bus Trans Musi	(Zhang et al., 2021)
	POL2	Kebijakan pembayaran non tunai diperlukan untuk mendorong masyarakat memilih Bus Trans Musi	
	POL3	Kebijakan jam operasi pukul 5.00 sd 21.00. diperlukan untuk mendorong masyarakat memilih Bus Trans Musi	
Niat Perjalanan (INT)	INT1	Saya sangat berniat untuk memilih Bus Trans Musi	(Zhang et al., 2021)
	INT2	Saya akan mendorong anggota keluarga dan teman untuk memilih Bus Trans Musi	
	INT3	Saya lebih suka bepergian dengan Bus Trans Musi daripada jenis transportasi umum lainnya	

Analisis data dalam penelitian ini memanfaatkan statistik deskriptif, yang memiliki peran fundamental dalam merangkum dan menginterpretasikan data, serta memberikan wawasan yang signifikan mengenai karakteristik suatu set data. Statistik deskriptif menyajikan ringkasan dari sampel tanpa menarik kesimpulan berdasarkan teori probabilitas (Mishra et al., 2019), dan pentingnya memulai analisis statistik dengan pendekatan ini juga

ditekankan (Guetterman, 2019). Meskipun statistik deskriptif menyajikan data dalam bentuk frekuensi dan rata-rata, statistik inferensial lebih efektif untuk menguji hipotesis (Ullah & Ameen, 2021). Secara keseluruhan, referensi-referensi ini menegaskan pentingnya statistik deskriptif dalam memberikan wawasan awal dan mendukung analisis lebih lanjut di berbagai disiplin ilmu.

Selanjutnya, penelitian ini juga menerapkan Model Persamaan Struktural (SEM), yang merupakan teknik statistik yang banyak digunakan untuk menguji hubungan sebab-akibat antara variabel (Je et al., 2021). SEM memungkinkan pengujian simultan antara variabel eksogen dan endogen, serta konstruk laten (Mukherjee & Banerjee, 2017). Penerapan SEM meliputi berbagai bidang, termasuk kedokteran dan psikologi (Nikooyeh, 2021; Ulfa & Bringula, 2022). Di sisi lain, Partial Least Squares - Structural Equation Modeling (PLS-SEM) digunakan untuk memodelkan perilaku transportasi, mengatasi hubungan yang kompleks, dan mengkonfirmasi model pengukuran (Alfarajat & Emeagwali, 2021; Nimako et al., 2014). PLS-SEM juga telah diterapkan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku konsumsi berkelanjutan dan perubahan moda transportasi (Qin & Song, 2022; Sheng & Zhang, 2022). Dengan demikian, PLS-SEM merupakan alat yang sangat penting dalam memahami perilaku transportasi.

Pengujian model pengukuran reflektif mencakup beberapa aspek kunci, yaitu validitas konvergen, validitas diskriminan, dan reliabilitas. Setiap aspek memiliki tujuan yang jelas, parameter yang diukur, serta kriteria yang harus dipenuhi untuk menjamin keandalan dan validitas model. Validitas konvergen berfokus pada pengukuran tingkat respons antar indikator dalam model. Dua parameter utama yang digunakan untuk mengevaluasi validitas konvergen adalah muatan luar (outer loading) dan rata-rata varians diekstraksi (Average Variance Extracted - AVE). Kriteria untuk muatan luar menetapkan bahwa nilai harus melebihi 0,7, sesuai dengan temuan Hair dan Alamer (2022), meskipun nilai dalam rentang 0,4 hingga 0,7 juga dianggap dapat diterima berdasarkan penelitian Hair et al., (2019). Di sisi lain, kriteria untuk AVE mengharuskan nilai tersebut lebih besar dari 0,5, yang juga dirujuk dalam penelitian Hair dan Alamer (2022).

Selanjutnya, validitas diskriminan berfungsi untuk menilai perbedaan antar indikator. Parameter yang digunakan dalam evaluasi ini mencakup kriteria Fornell-Larcker, yang menyatakan bahwa \sqrt{AVE} harus lebih besar daripada korelasi antara variabel laten lainnya (Hair et al., 2014). Selain itu, Heterotrait-Monotrait Ratio (HTMT) harus berada di bawah 0,85, sesuai dengan penelitian Hair et al., (2017). Terakhir, reliabilitas mengukur tingkat penerimaan suatu indikator serta konsistensi internal. Dua parameter yang digunakan dalam pengukuran ini adalah nilai Alpha Cronbach dan nilai keandalan komposit (Composite Reliability - CR). Kriteria untuk nilai Alpha Cronbach menetapkan bahwa nilai harus lebih besar dari 0,7, sesuai dengan Hair et al., (2017), meskipun nilai dalam rentang 0,6 hingga 0,7 juga dapat diterima berdasarkan penelitian Hair et al. (2014). Kriteria untuk CR juga harus lebih besar dari 0,7, merujuk pada Hair et al., (2017), dengan rentang 0,6 hingga 0,7 sebagai batas toleransi yang dapat diterima menurut Hair et al. (2014).

Pengujian model struktural melibatkan beberapa parameter dan kriteria yang penting untuk menilai keandalan dan validitas model. Salah satu aspek yang diperiksa adalah kolinearitas, yang diukur menggunakan nilai Variance Inflation Factor (VIF). Kriteria untuk kolinearitas menyatakan bahwa nilai VIF harus kurang dari 10, dengan batasan yang lebih

ketat di mana nilai VIF idealnya harus kurang dari 5 atau bahkan 3,3, sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Hair et al. (2014) dan Hair et al., (2017). Selanjutnya, kekuatan penjelasan model diukur melalui koefisien determinasi atau R Square (R^2). Menurut Hair et al. (2014) dan Hair et al., (2017), nilai R^2 yang lebih besar atau sama dengan 0,25 menunjukkan kekuatan penjelasan yang lemah, 0,50 untuk kekuatan penjelasan yang sederhana, dan 0,75 untuk kekuatan penjelasan yang besar. Sebagai tambahan, Chin dan Marcoulides, (1998) memberikan kriteria alternatif di mana nilai R^2 lebih besar atau sama dengan 0,19 dianggap lemah, 0,33 sederhana, dan 0,67 besar.

Relevansi prediktif juga menjadi fokus dalam pengujian ini, yang diukur dengan nilai Q^2 . Kriteria untuk Q^2 menyatakan bahwa nilai yang lebih besar dari 0 menunjukkan relevansi, sementara nilai di bawah 0 menunjukkan ketidakrelevanan, sebagaimana dijelaskan oleh Hair et al. (2014) dan Hair et al., (2017). Selain itu, signifikansi hipotesis diuji melalui koefisien jalur (path coefficient, β), dengan kriteria yang melibatkan nilai P dan T-statistics. Hipotesis dianggap signifikan jika P Value kurang dari P Level, atau T Statistics lebih besar dari T-Sig., dengan level signifikansi yang ditetapkan pada 1%, 5%, dan 10%. Untuk level signifikansi 1%, P Level adalah 0,01 dan T.Sig adalah 2,58; untuk 5%, P Level adalah 0,05 dan T.Sig adalah 1,96; dan untuk 10%, P Level adalah 0,1 dan T.Sig adalah 1,65. Terakhir, pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen diukur menggunakan f Square (f^2), dengan kriteria yang menunjukkan bahwa nilai 0,02 dianggap kecil, 0,15 sederhana, dan 0,35 besar, sesuai dengan penelitian Hair et al. (2014) dan Hair et al., (2017). Dengan demikian, pengujian ini memberikan gambaran komprehensif mengenai efektivitas model struktural yang diuji.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Deskriptif

Analisis data deskriptif demografis dari Tabel 3 mengungkapkan beberapa faktor yang mempengaruhi ketergantungan responden pada transportasi publik. Dengan 80% responden perempuan, terdapat indikasi bahwa preferensi atau keterbatasan dalam penggunaan transportasi publik mungkin berbeda dibandingkan laki-laki. Mayoritas responden berusia 10 hingga 25 tahun (70%), yang cenderung memilih transportasi publik karena pertimbangan biaya dan kebutuhan mobilitas yang fleksibel. Sebagian besar responden memiliki pendapatan di bawah Rp. 7.500.000, dengan 48,7% di bawah Rp. 3.000.000, menjadikan transportasi publik sebagai pilihan ekonomis. Selain itu, 48,7% responden tidak bekerja atau sudah pensiun, dan 42,7% adalah pelajar atau mahasiswa, yang menunjukkan ketergantungan yang lebih besar pada transportasi publik. Dengan hanya 8,7% responden yang memiliki kendaraan pribadi, mayoritas (91,3%) bergantung pada transportasi publik untuk mobilitas sehari-hari. Temuan ini menunjukkan bahwa responden berasal dari kelompok dengan pendapatan lebih rendah dan pendidikan menengah ke atas, yang berkontribusi pada ketergantungan yang signifikan terhadap transportasi publik. Penelitian lebih lanjut diperlukan untuk mengeksplorasi pola penggunaan transportasi publik dan implikasinya terhadap kebijakan transportasi.

Tabel 3. Analisa Deskriptif Responden Penelitian

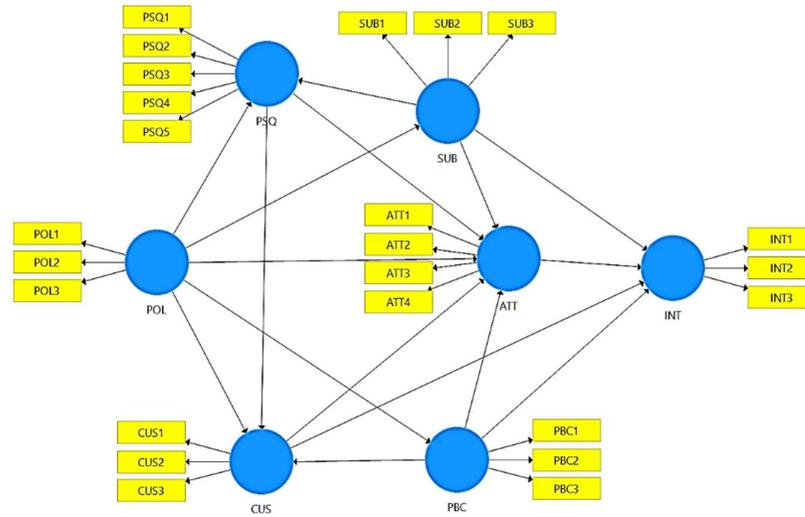
Latar Belakang	Jumlah	Persentase
Jenis Kelamin		
Laki – laki	30	20,0 %
Perempuan	120	80,0 %
Umur		
10 - 25 Tahun	105	70,0 %
26 - 41 Tahun	40	26,7 %
42 - 56 Tahun	3	2,0 %
> 56 Tahun	2	1,3 %
Pendapatan Bulanan		
Tidak ada pendapatan	54	36,0 %
< Rp. 3.000.000	19	12,7 %
Rp. 3.000.000 – Rp. 7.500.000	65	43,3 %
Rp. 7.500.001 – Rp. 10.000.000	10	6,7 %
> Rp. 10.000.000	2	1,3 %
Pendidikan Akhir		
Pendidikan Menengah atau ke bawah	73	48,7 %
Sarjana (S1) / Diploma 4 (D4)	64	42,7 %
Magister (S2)	12	8,0 %
Doktor (S3)	1	0,7 %
Jenis Pekerjaan		
Tidak Bekerja/ Pensiun	4	2,7 %
Pelajar/ Mahasiswa	58	38,7 %
Wiraswasta/ Wirausaha	20	13,3 %
Pekerja/ Pegawai	68	45,3 %
Kepemilikan Kendaraan Pribadi		
Tidak Memiliki	13	8,7 %
Memiliki	137	91,3 %

Analisis Model Pengukuran (*Outer Model*)

Gambar 2 menggambarkan model pengukuran yang menunjukkan keterkaitan antara sejumlah variabel yang berperan dalam menentukan keputusan seseorang untuk menggunakan Bus Trans Musi sebagai pilihan transportasi mereka. Variabel-variabel tersebut mencakup persepsi terhadap kualitas layanan (*Perceived Service Quality*), norma subjektif (*Subjective Norms*), kebijakan manajemen transportasi (*Transport Management Policy*), tingkat kepuasan pelanggan (*Customer Satisfaction*), sikap (*Attitude*), dan persepsi kontrol perilaku (*Perceived Behavioural Control*).

Uji Reliabilitas Indikator dan Konsistensi Internal

Tabel 4 menunjukkan hasil analisis reliabilitas dari item pengukuran beberapa variabel laten dalam mengukur variabel niat (INT) pengguna Bus Trans Musi Palembang. Variabel laten ini termasuk Niat (INT), Sikap (ATT), Norma Subjektif (SN), Persepsi Kontrol Perilaku (PBC), Persepsi Kualitas Layanan (PSQ), Kepuasan Konsumen (CUS), dan Kebijakan Manajemen Transportasi (POL).



Gambar 2. Model Pengukuran (Outer Model) Penelitian

Tabel 4. Hasil Analisis Uji Reliabilitas Indikator dan Konsistensi Internal

Variabel Laten	Item Pengukuran	Reliabilitas Indikator	Konsistensi Internal	
		Muatan Luar	Alpha Cronbach's	Reliabilitas Komposit
		>0.708	0.6 - 0.7	>0.708
INT	INT1	0.897	0.876	0.924
	INT2	0.918		
	INT3	0.870		
ATT	ATT1	0.852	0.797	0.881
	ATT2	0.836		
	ATT3	0.842		
SUB	SUB1	0.877	0.808	0.887
	SUB2	0.875		
	SUB3	0.797		
PBC	PBC1	0.906	0.807	0.912
	PBC2	0.925		
	PBC3	0.799		
PSQ	PSQ1	0.821	0.877	0.911
	PSQ2	0.811		
	PSQ3	0.808		
	PSQ4	0.856		
	PSQ5	0.888		
CUS	CUS1	0.927	0.891	0.932
	CUS2	0.904		
	CUS3	0.739		
POL	POL1	0.747	0.609	0.790
	POL2	0.753		
	POL3			

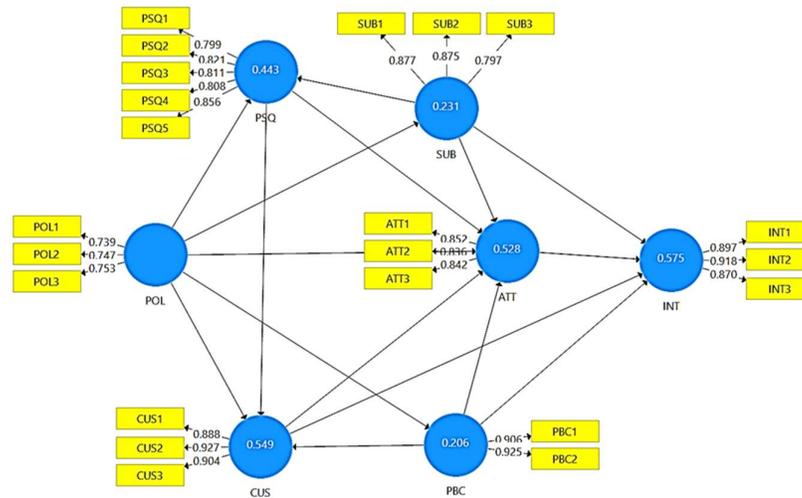
Uji Validitas Konvergen dan Validitas Diskriminan

Tabel 5 menunjukkan hasil dari analisis validitas konvergen dan validitas diskriminan untuk berbagai variabel laten dalam sebuah penelitian. Variabel laten adalah variabel yang tidak dapat diukur secara langsung tetapi diperkirakan melalui variabel yang dapat diukur

(indikator). Dalam tabel ini, variabel laten termasuk INT (Niat), ATT (Sikap), SUB (Norma Subjektif), PBC (Persepsi Kontrol Perilaku), PSQ (Persepsi Kualitas Layanan), CUS (Kepuasan Konsumen), dan POL (Kebijakan).

Tabel 5. Hasil Analisis Uji Validitas Konvergen dan Validitas Diskriminan

Variabel Laten	Validitas Konvergen	Validitas Diskriminan	
	AVE >0.501	Fornell Larcker < $\sqrt{\text{AVE}}$	HTMT <0.85
INT	0.801	Yes	Yes
ATT	0.711	Yes	Yes
SUB	0.723	Yes	Yes
PBC	0.838	Yes	Yes
PSQ	0.671	Yes	Yes
CUS	0.821	Yes	Yes
POL	0.557	Yes	Yes



Gambar 3. Hasil Analisis Model Pengukuran (*Outer Model*) Penelitian

Analisis Model Struktural (*Inner Model*)

Kriteria utama untuk mengevaluasi model struktural menggunakan PLS-SEM meliputi ukuran, tanda, dan signifikansi koefisien jalur, nilai R², ukuran efek (f²), prediktabilitas (Q²), dan validitas estimator Q². Proses evaluasi juga melibatkan pemeriksaan koefisien determinasi (R²), ukuran efek (f²), koefisien jalur, nilai t, dan indeks kecocokan model (Falola et al., 2020). Di sisi lain, SMART PLS menawarkan indikator penting untuk menginterpretasikan hasil, seperti R-Square (koefisien determinasi), koefisien jalur struktural (nilai B), nilai T-statistik, dan nilai P (Massan & Pahi, 2020).

Uji Kolinearitas (VIF)

Kolinieritas dalam konteks SMART PLS mengacu pada masalah multikolinieritas, yang muncul ketika variabel independen dalam sebuah model regresi sangat berkorelasi satu sama lain. Hal ini dapat menyebabkan estimasi parameter yang tidak dapat diandalkan dan

kesulitan dalam menginterpretasikan efek dari prediktor individu (Hawash et al., 2023). Dalam konteks SMART PLS, *Variance Inflation Factor* (VIF) digunakan untuk mendeteksi multikolinieritas, dengan nilai VIF yang lebih rendah menunjukkan tingkat kolinieritas yang lebih rendah (Jankelová et al., 2021).

Secara keseluruhan, tidak ada bukti multikolinearitas di antara variabel dalam model ini karena semua nilai VIF kurang dari ambang batas yang ditentukan. Ini berarti bahwa variabel independen dalam model ini tidak saling tergantung secara linier.

Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) dalam Smart PLS (Falola et al., 2020). Peningkatan nilai ini menunjukkan kinerja yang lebih baik, dengan nilai yang lebih tinggi menunjukkan akurasi yang lebih tinggi (He et al., 2021; Jiang & Chen, 2019; Li et al., 2021). Sangat penting untuk mengevaluasi koefisien determinasi sebagai indikator kemampuan prediksi (Martono et al., 2018; H. Zhang et al., 2020).

Koefisien determinasi model sebesar 56,3% diperoleh dari variabel Intention (INT). Menurut analisis ini, Attitude (ATT), Subjective Norms (SUB), Perceived Behavioral Control (PBC), Perceived Service Quality (PSQ), dan Customer Satisfaction (CUS) menjelaskan 56,3% alasan keputusan individu untuk menggunakan LRT. Secara khusus, Hair et al. (2014) dan Hair, Hult, et al. (2017) mengklasifikasikan model ini sebagai model yang memiliki kekuatan penjelas yang moderat (sederhana) dengan nilai $R^2 = 0,563$.

Uji Ukuran Efek (f^2)

Penting untuk dicatat bahwa ukuran f^2 dari PLS-SEM menyediakan alat statistik yang berguna untuk mengevaluasi kekuatan hubungan antar variabel. Penerapannya dalam PLS-SEM memberikan peneliti wawasan yang berharga tentang kekuatan hubungan antara konstruk dan kualitas hasil. Hal ini juga dapat digunakan untuk menilai dampak variabel laten pada model.

Ukuran efek dikategorikan sebagai kecil, sedang, dan besar, dengan nilai masing-masing 0,02, 0,15, dan 0,35, seperti yang dijelaskan dalam Tabel 4 (Hair et al. 2014; Hair et al., 2017). Terdapat enam hubungan variabel yang memiliki ukuran efek sederhana, yaitu PBC terhadap CUS, POL terhadap PBC, POL terhadap PSQ, POL terhadap SUB, PSQ terhadap CUS, dan SUB terhadap PSQ. Selain itu, terdapat enam hubungan dengan effect size yang kecil, yaitu CUS terhadap ATT, CUS terhadap INT, PBC terhadap INT, PSQ terhadap ATT, SUB terhadap ATT, dan SUB terhadap INT. Di sisi lain, hubungan ATT ke INT, PBC ke ATT, POL ke ATT, dan POL ke CUS memiliki ukuran efek yang dapat diabaikan. Singkatnya, ada enam hubungan dengan efek sederhana, enam hubungan dengan efek kecil, dan empat hubungan dengan efek yang dapat diabaikan menurut ukuran efek yang disajikan.

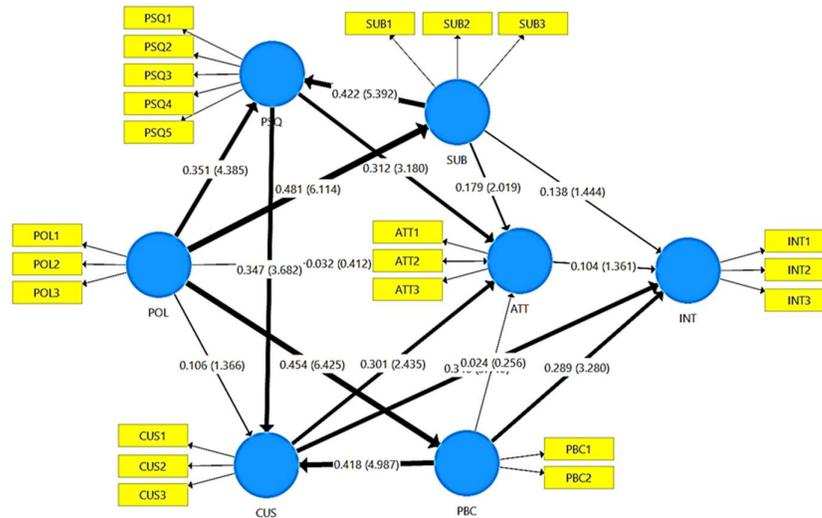
Uji Koefisien Jalur Beta (β)

Dalam penelitian ini, model struktural yang telah diajukan kemudian dianalisis lebih lanjut melalui uji hipotesis. Uji ini bertujuan untuk menentukan signifikansi hubungan antara variabel-variabel dalam model. Parameter koefisien jalur (β), nilai-T, dan nilai-p

digunakan sebagai alat dalam pengujian hipotesis ini (merujuk pada Tabel 6).

Tabel 6. Hasil Analisis Uji Hipotesis Model

Hipotesis	Hubungan	Koefisien Jalur (β)	Nilai-t	Nilai-p	Keputusan
H1	ATT -> INT	0.104	1.411	0.159	Ditolak
H2	CUS -> ATT	0.301	2.634	0.009	Diterima
H3	CUS -> INT	0.348	3.166	0.002	Diterima
H4	PBC -> ATT	0.024	0.247	0.805	Ditolak
H5	PBC -> CUS	0.418	4.812	0.000	Diterima
H6	PBC -> INT	0.289	3.313	0.001	Diterima
H7	POL -> ATT	0.032	0.418	0.676	Ditolak
H8	POL -> CUS	0.106	1.440	0.151	Ditolak
H9	POL -> PBC	0.454	6.726	0.000	Diterima
H10	POL -> PSQ	0.351	4.302	0.000	Diterima
H11	POL -> SUB	0.481	6.105	0.000	Diterima
H12	PSQ -> ATT	0.312	2.994	0.003	Diterima
H13	PSQ -> CUS	0.347	3.777	0.000	Diterima
H14	SUB -> ATT	0.179	2.018	0.044	Diterima
H15	SUB -> INT	0.138	1.377	0.169	Ditolak
H16	SUB -> PSQ	0.422	5.433	0.000	Diterima



Gambar 4. Model Struktural (Inner Model) Penelitian Hasil Analisis

Nilai koefisien jalur, yang berkisar antara -1 hingga 1, digunakan untuk menunjukkan arah hubungan antara variabel. Jika koefisien jalur bernilai positif, ini menandakan adanya hubungan positif antara variabel. Sebaliknya, jika koefisien jalur bernilai negatif, ini menunjukkan adanya hubungan negatif antara variabel.

Dalam perhitungan PLS, kita mendapatkan nilai T. Untuk menguji hipotesis, kita menggunakan T-statistik dan membandingkannya dengan nilai T-tabel. Hipotesis akan didukung jika nilai T-statistik yang diperoleh ternyata lebih besar dari nilai T-tabel, yang biasanya adalah 1,96 untuk tingkat signifikansi 5%.

Dalam statistik, nilai P digunakan sebagai penentu signifikansi dari hasil uji

hipotesis. Biasanya, jika nilai P kurang dari 0,05, hasil tersebut dianggap memiliki signifikansi statistik.

Uji Relevansi Prediktif (Q^2)

Dalam Smart PLS, teknik Q^2 digunakan untuk menilai relevansi prediktif dari suatu model, yang merupakan indikator kualitas model jalur (Asim et al., 2019; Sharma & Tiwari, 2023). Relevansi prediktif adalah metrik evaluasi yang menunjukkan sejauh mana model mampu menghasilkan observasi yang tepat.

Dengan nilai Q^2 sebesar 0.448 untuk variabel Niat (INT), model ini menunjukkan relevansi dalam memprediksi niat pemilihan moda Bus Trans Musi oleh individu, khususnya di wilayah geografis Kota Palembang, Sumatera Selatan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis Model Integrasi Preferensi Moda Transportasi Bus Trans Musi di Palembang, dapat ditarik kesimpulan bahwa sistem tersebut memperlihatkan sejumlah temuan yang penting. Analisis tersebut menyoroti sejumlah faktor kunci yang berpengaruh pada preferensi pengguna terhadap moda transportasi ini. Dengan memperhatikan temuan-temuan ini, penelitian ini memberikan wawasan yang berharga bagi pengembangan dan peningkatan sistem transportasi umum di kota Palembang, serta menyoroti potensi perbaikan dan strategi yang dapat diimplementasikan untuk meningkatkan penerimaan masyarakat terhadap layanan transportasi tersebut.

1. Mayoritas pengguna Bus Trans Musi Palembang terdiri dari generasi muda, di mana kelompok usia 10 hingga 25 tahun mendominasi sebanyak 70,0%. Selain itu, pengguna bus juga didominasi oleh perempuan, mencapai 80,0% dari total penumpang. Segmentasi profesi penumpang mayoritas terdiri dari pelajar sebesar 38,7% dan karyawan sebesar 45,3%. Menariknya, sebagian besar dari mereka juga memiliki kendaraan pribadi, mencapai 91,3%. Analisis ini menggambarkan profil demografis yang khas dari penumpang Bus Trans Musi Palembang, yang memperlihatkan tren partisipasi yang signifikan dari generasi muda dan dominasi perempuan dalam penggunaan layanan ini, meskipun mayoritas dari mereka juga memiliki kendaraan pribadi. Hal ini memberikan pemahaman yang lebih dalam mengenai preferensi dan kebutuhan pengguna, yang dapat menjadi dasar untuk pengembangan strategi dan peningkatan layanan yang lebih sesuai dengan kebutuhan mereka.
2. Dalam kerangka model penelitian, terdapat sejumlah variabel utama yang menjadi faktor penentu dalam pemilihan Bus Trans Musi Palembang sebagai moda transportasi. Variabel ini terbagi menjadi 7 variabel laten dan diukur melalui 22 item pengukuran yang spesifik. Variabel-variabel ini mencakup Niat (INT), Sikap (ATT), Norma Subjektif (SUB), Persepsi Kontrol Perilaku (PBC), Persepsi Kualitas Pelayanan (PSQ), Kepuasan Pelanggan (CUS), dan Kebijakan Manajemen Transportasi (POL). Pemahaman mendalam tentang setiap variabel ini menjadi kunci untuk mengembangkan strategi yang efektif dalam meningkatkan penerimaan dan kepuasan pengguna terhadap layanan Bus Trans Musi. Dengan menganalisis variabel-variabel ini, penyedia layanan dapat menyesuaikan dan meningkatkan aspek-aspek tertentu dari layanan mereka, seperti

kualitas pelayanan dan kebijakan manajemen transportasi, guna lebih memenuhi harapan dan kebutuhan pengguna. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memberikan wawasan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi, tetapi juga memberikan landasan untuk pengembangan strategi yang lebih baik dalam meningkatkan kualitas dan daya tarik layanan transportasi umum.

3. Dari 16 hipotesis yang menghubungkan variabel laten, 11 hipotesis dinyatakan diterima dengan signifikansi positif, sementara 5 hipotesis ditolak karena tidak memiliki signifikansi positif yang cukup. Variabel Niat (INT) terbukti dipengaruhi secara langsung oleh tingkat Kepuasan Pelanggan (CUS) dan Persepsi Kontrol Perilaku (PBC). Kepuasan Pelanggan (CUS), di sisi lain, dipengaruhi oleh persepsi terhadap kontrol perilaku (PBC) dan persepsi kualitas pelayanan (PSQ). Sedangkan, persepsi terhadap kontrol perilaku (PBC) dipengaruhi oleh kebijakan manajemen transportasi (POL). Persepsi kualitas pelayanan (PSQ), pada gilirannya, dipengaruhi oleh Norma Subjektif (SUB) dan kebijakan manajemen transportasi (POL). Sementara itu, Sikap (ATT) dipengaruhi oleh persepsi kualitas pelayanan (PSQ) dan norma subjektif (SUB). Norma subjektif (SUB) sendiri dipengaruhi oleh kebijakan manajemen transportasi (POL). Analisis ini memberikan pemahaman yang mendalam tentang hubungan antar variabel yang memengaruhi pemilihan moda transportasi, memungkinkan penyedia layanan untuk mengidentifikasi dan fokus pada aspek-aspek kunci yang perlu ditingkatkan untuk meningkatkan kepuasan dan penerimaan pengguna terhadap layanan transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfarajat, H. S., & Emeagwali, O. L. (2021). Antecedents of Service Innovative Behavior: The Role of Spiritual Leadership and Workplace Spirituality. *Organizacija*. <https://doi.org/10.2478/orga-2021-0022>
- Ananda, R., & Astuti, Y. P. (2023). Analisis Sensitivitas Biaya Transportasi Optimal Pada Cv Ajp. *Mathunesa Jurnal Ilmiah Matematika*, 11(3), 383–390. <https://doi.org/10.26740/mathunesa.v11n3.p383-390>
- Anindya, A. I., Nurlaela, S., Susetyo, C., & Wibowo, C. A. (2024). Analisis Potensi Jangkauan Layanan Rencana Station Koridor Bus Rapid Transit (BRT) Kota Surabaya. *Jurnal Penataan Ruang*, 8. <https://doi.org/10.12962/j2716179x.v19i0.20166>
- Asim, S., Cai, L., & Makhdoom, H. ur R. (2019). Role of Top Management Advocacy in SME's Business Sustainability: A Mediation Through Technology Opportunism. *International Journal of Management and Sustainability*. <https://doi.org/10.18488/journal.11.2019.84.196.214>
- Ayyub, M., Muzakkir, M. A., Jayanti, R., Christyanti, R. D., & Fatimah, E. (2022). Implementasi Guscipus (Gui Scilab Kepuasan) Dalam Mengukur Tingkat Kepuasan Pelayanan Transportasi Di Pelabuhan Kayan Ii. *JSB*, 1(1), 31–39. <https://doi.org/10.61323/jsb.v1i1.11>

- Chin, W., & Marcoulides, G. (1998). The Partial Least Squares Approach to Structural Equation Modeling. *Modern Methods for Business Research*, 8.
- Efendi, A. I. E., Dudung, S. D. I., & Sudriyanto, E. (2024). Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Dan Loyalitas Pengguna Angkutan Umum Menggunakan Pemodelan Partial Least Squares (Pls-Sem). *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 14(2), 96–107. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.v14i2.657>
- Falola, H. O., Ogueyungbo, O., & Ojebola, O. (2020). Influence of Workplace Management Initiatives on Talent Engagement in the Nigerian Pharmaceutical Industry. *F1000research*. <https://doi.org/10.12688/f1000research.23851.2>
- Forino, B. D., & Putranto, L. S. (2023). Persepsi Pengguna Transportasi Umum Di Jabodetabek Terhadap Integrasi Tarif Pt Jaklingko Indonesia. *JMTS Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 71–84. <https://doi.org/10.24912/jmts.v6i1.16430>
- Guetterman, T. C. (2019). *Basics of Statistics for Primary Care Research. Family Medicine and Community Health*. <https://doi.org/10.1136/fmch-2018-000067>
- Hair, J. F., & Alamer, A. (2022). Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) in second language and education research: Guidelines using an applied example. *Research Methods in Applied Linguistics*, 1(3), 100027. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.rmal.2022.100027>
- Hair, J. F., Black, W. C., Abin, B. J., & Anderson, R. E. (2014). *Multivariate Data Analysis*. In Pearson Education Limited (Vol. 1, Issue 6). Pearson Education Limited. <https://doi.org/10.1038/259433b0>
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2019). *Multivariate data analysis* (8th ed.). Cengage Learning.
- Hair, J. F., Hult, G. T., Ringle, C., & Sarstedt, M. (2017). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) (Second Edi)*. SAGE Publications, Inc.
- Hawash, B., Mukred, M., Mokhtar, U. A., & Nofal, M. I. (2023). The Influence of Big Data Management on Organizational Performance in Organizations: The Role of Electronic Records Management System Potentiality. *Interdisciplinary Journal of Information Knowledge and Management*. <https://doi.org/10.28945/5072>
- He, M., Hu, J., Wu, Y., & Ouyang, J. (2021). Determination of Starch and Amylose Contents in Various Cereals Using Common Model of Near-Infrared Reflectance Spectroscopy. *International Food Research Journal*. <https://doi.org/10.47836/ifrj.28.5.12>
- Jankelová, N., Joniaková, Z., & Skorková, Z. (2021). Perceived Organizational Support and Work Engagement of First-Line Managers in Healthcare – The Mediation Role of Feedback Seeking Behavior. *Journal of Multidisciplinary Healthcare*. <https://doi.org/10.2147/jmdh.s326563>
- Je, M., Kim, H., & Kim, Y. (2021). A Structural Equation Modelling Approach to Determine Factors of Bone Mineral Density in Korean Women. *International*

Journal of Environmental Research and Public Health.
<https://doi.org/10.3390/ijerph182111658>

- Jiang, H., & Chen, Q. (2019). Determination of Adulteration Content in Extra Virgin Olive Oil Using FT-NIR Spectroscopy Combined With the BOSS-PLS Algorithm. *Molecules*. <https://doi.org/10.3390/molecules24112134>
- Jonathan, M. N., Firdausy, C. M., & Andrew, R. (2024). Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Taman Impian Jaya Ancol. *Jurnal Manajerial Dan Kewirausahaan*, 6(4), 1001–1009. <https://doi.org/10.24912/jmk.v6i4.32745>
- Li, L., Yu, J., Cheng, H., & Peng, M. (2021). A Smart Helmet-Based PLS-BPNN Error Compensation Model for Infrared Body Temperature Measurement of Construction Workers During COVID-19. *Mathematics*. <https://doi.org/10.3390/math9212808>
- Listyalova, B., & Lawi, A. (2024). Penerapan Quality Function Deployment (Qfd) Untuk Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Pada Umkm Risol Di Kota Batam. *Jurnal Manajemen Rekayasa Dan Inovasi Bisnis*, 3(1), 59–69. <https://doi.org/10.62375/jmrib.v3i1.360>
- Martono, Y., Trihandaru, S., & Rondonuwu, F. S. (2018). Determination of Stevioside and Rebaudioside a in *Stevia Rebaudiana*; Bertoni Leaves Using Near Infrared Spectroscopy and Multivariate Data Analysis. *Indonesian Journal of Chemistry*. <https://doi.org/10.22146/ijc.25580>
- Massan, R. H., & Pahi, M. H. (2020). Impact of Mediating Role of Employees' Creativity & Relationship of Leadership Styles and Employees' Commitment to Change at Private Sector Universities in Sindh Province- Pakistan. *Business and Management Research*. <https://doi.org/10.5430/bmr.v8n4p34>
- Miro, F., Mahada, I. F., & Eropa, V. Y. (2021). Analisis Potensi Penggunaan Moda Transportasi Kereta Api Terintegrasi Dengan Jalan Raya Sebagai Transportasi Kota Di Padang. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 19(1), 48–54. <https://doi.org/10.25104/mtm.v19i1.1851>
- Mishra, P., Pandey, C. K., Singh, U., Gupta, A., Sahu, C., & Keshri, A. (2019). Descriptive Statistics and Normality Tests for Statistical Data. *Annals of Cardiac Anaesthesia*. https://doi.org/10.4103/aca.aca_157_18
- Mu'allimah, M., & Mashpufah, R. N. (2022). Analisis Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta Dalam Mengatasi Permasalahan Transportasi Di Perkotaan. *Jurnal Manajemen Dan Ilmu Administrasi Publik (Jmiap)*, 291–296. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v3i4.334>
- Mukherjee, K., & Banerjee, N. (2017). Effect of Social Networking Advertisements on Shaping Consumers' Attitude. *Global Business Review*. <https://doi.org/10.1177/0972150917710153>
- Nikooyeh, B. (2021). Contribution of Vitamin D Status as a Determinant of Cardiometabolic Risk Factors: A Structural Equation Model, *National Food and*

- Nutrition Surveillance. BMC Public Health. <https://doi.org/10.1186/s12889-021-11839-w>
- Nimako, S. G., Bondinuba, F. K., & Owusu, E. (2014). The Impact of PLS-SEM Training on Faculty Staff Intention to Use PLS Software in a Public University in Ghana. *International Journal of Business and Economics Research*. <https://doi.org/10.11648/j.ijber.20140302.11>
- Ningsih, K., & Andani, I. G. A. (2023). Potensi Pengembangan Fasilitas Parkir Dan Menumpang (Park and Ride) Untuk Mendukung Pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) Di Kawasan Perkotaan Purwokerto. *Jurnal Penataan Ruang*, 22. <https://doi.org/10.12962/j2716179x.v18i1.15215>
- Paresa, J., Akbar, M., & Hayon, M. K. K. (2021). Analisis Pemilihan Kriteria Penggunaan Transportasi Umum. *Musamus Journal of Civil Engineering*, 4(01), 45–50. <https://doi.org/10.35724/mjce.v4i01.4412>
- Prianto, A., Azis, R., Alkadri, Hasddin, Sambari, V. E. G., Maladeni, E. S., & Haydir. (2023). Penentuan Faktor Berpengaruh Dalam Pemilihan Moda Transportasi Perkotaan Berbasis Layanan Online Dan Konvensional Di Kota Kendari. *Scej (Shell Civil Engineering Journal)*, 8(2), 51–58. <https://doi.org/10.35326/scej.v8i2.5141>
- Qin, B., & Song, G. (2022). Internal Motivations, External Contexts, and Sustainable Consumption Behavior in China—Based on the TPB-ABC Integration Model. *Sustainability*. <https://doi.org/10.3390/su14137677>
- Rafdinal, W., Putri, Y., & Ridhaningsih, F. (2021). Model Loyalitas Merek Pada Teh Kemasan Di Indonesia. *Jurnal Riset Bisnis Dan Investasi*, 6(2), 86–96. <https://doi.org/10.35313/jrbi.v6i2.1923>
- Rizal, A. H., Bani, T. P., Sina, D. A. T., & Kumalawati, A. (2024). Pemilihan Moda Transportasi Umum Dan Transportasi Online Di Kabupaten Kupang. *Warta Ardhia*, 49(2), 60. <https://doi.org/10.25104/wa.v49i2.548.60-68>
- Saputra, B., & Savitri, D. (2020). Penerapan Metode Importance Performance Analysis (IPA) Untuk Menganalisis Kinerja Suroboyo Bus Sebagai Moda Transportasi Umum Berdasarkan Tingkat Kepuasan Pengguna. *Mathunesa Jurnal Ilmiah Matematika*, 8(3), 239–253. <https://doi.org/10.26740/mathunesa.v8n3.p239-253>
- Sharma, I., & Tiwari, V. (2023). Modeling the Impact of Techno-stress and Burnout on Employees' Work-life Balance and Turnover Intention: A Job Demands-resources Theory Perspective. *Global Business and Organizational Excellence*. <https://doi.org/10.1002/joe.22206>
- Sheng, L., & Zhang, L. (2022). Understanding the Determinants for Predicting Citizens' Travel Mode Change From Private Cars to Public Transport in China. *Frontiers in Psychology*. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.1007949>
- Soetiyono, A., Kurnia, Y., & Kurnia, R. (2024). Pengaruh Penggunaan Chatbot Dan Asisten Virtual Terhadap Peningkatan Kepuasan Pelanggan Serta Dampaknya Terhadap

- Pengambilan Keputusan Pembelian. *Eco-Buss*, 6(3), 1367–1381. <https://doi.org/10.32877/eb.v6i3.1169>
- Ulfa, S., & Bringula, R. P. (2022). The Relationship Between Synchronous Online Training Preference and Online Student Engagements. *Jurnal Pendidikan Teori Penelitian Dan Pengembangan*. <https://doi.org/10.17977/jptpp.v7i7.15514>
- Ullah, A., & Ameen, K. (2021). Statistical Analysis Used in LIS Research Produced by Pakistani Authors. *Online Information Review*. <https://doi.org/10.1108/oir-02-2021-0092>
- Wicaksono, E., Safitri, E. M., Anam, M. A. S., & Bimantara, R. A. (2023). Analisis Kepuasan Pengguna Pada Aplikasi Gojek Menggunakan Pendekatan Metode Delone-McLean. *Sitasi*, 3(1), 394–402. <https://doi.org/10.33005/sitasi.v3i1.613>
- Widodo, A., Putranto, A. Y., Handajani, M., & Muldiyanto, A. (2023). Analisa Dan Evaluasi Sistem Transportasi Publik Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Koridor Iv Kota Semarang. *Jurnal Civil Engineering Study*, 3(01), 1–14. <https://doi.org/10.34001/ces.03012023.1>
- Winni, Z. C., & Mataram, S. (2024). Perancangan Zine Penggunaan Transportasi Umum Guna Mengurangi Polusi Udara Bagi Dewasa Di Jakarta. *Tuturrupe*, 6(2), 101–110. <https://doi.org/10.24167/tuturrupe.v6i2.11373>
- Zhang, H., Wang, X., Wang, F., Zhao, F., Li, X., Fan, G., Zhao, Z., & Guo, P. (2020). Rapid Prediction of Apparent Amylose, Total Starch, and Crude Protein by Near-infrared Reflectance Spectroscopy for Foxtail Millet (*Setaria Italica*). *Cereal Chemistry*. <https://doi.org/10.1002/cche.10281>
- Zhang, X., Liu, D., Wang, Y., & Du, H. (2021). Behavioral Intentions of Urban Rail Transit Passengers during the COVID-19 Pandemic in Tianjin, China: A Model Integrating the Theory of Planned Behavior and Customer Satisfaction Theory. *Journal of Advanced Transportation*, 2021, 8793101. <https://doi.org/10.1155/2021/8793101>



Jurnal Deformasi is licensed under
a Creative Commons Attribution-Sharealike 4.0 International License