

PENGARUH TARIF INTEGRASI JAKLINGKO TERHADAP MINAT MOBILITAS PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DI WILAYAH DKI JAKARTA

PENULIS

¹⁾Siti Sahara, ²⁾Muhammad Iqbal

ABSTRAK

Angkutan umum di wilayah DKI Jakarta bahwasanya sudah beroperasi sejak lama. Tetapi dari segi operasionalnya dirasa masih kurang efektif dikarenakan terdapat adanya masalah yang belum terselesaikan seperti kemacetan dan polusi yang disebabkan oleh banyaknya pengguna yang menggunakan kendaraan pribadi. Hal tersebut karna minimnya minat pengguna terhadap angkutan umum karna fasilitas sarana, prasarana maupun layanan angkutan umum yang masih belum optimal. Untuk itu banyak ragam solusi yang dikembangkan pemerintah untuk menaikkan jumlah minat pengguna angkutan umum. Salah satunya yaitu pengintegrasian tarif angkutan umum di daerah DKI Jakarta. Untuk itu penelitian ini bertujuan untuk memahami apakah kebijakan tersebut dapat meningkatkan minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum serta mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kurangnya minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum. Responden yang dimiliki sebanyak 20 orang dengan instrumen penelitian menggunakan kuesioner. Lalu menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis data menggunakan regresi sederhana. Luaran dari penelitian ini menjelaskan bahwasanya kebijakan tarif integrasi masih belum bisa menaikkan minat masyarakat dalam bemosialitas menggunakan transportasi umum. Untuk itu pemerintah perlu memerlukan solusi yang inovatif untuk menambah daya tarik masyarakat agar berpaling menggunakan angkutan pribadi dan memilih untuk menggunakan angkutan umum.

Kata Kunci

Tarif, Integrasi, Minat, Angkutan Umum

AFILIASI

Program Studi
Nama Institusi
Alamat Institusi

¹⁻²⁾Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim

¹⁻²⁾Universitas Negeri Jakarta

¹⁻²⁾Jl. Rawamangun Muka Raya, Kota Jakarta Timur, DKI Jakarta - 13220

KORESPONDENSI

Penulis
Email

Muhammad Iqbal
muhammadiqbalmh8@gmail.com

LICENSE



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

I. PENDAHULUAN

Perkembangan yang sangat pesat saat ini dialami oleh negara Indonesia seiring bertambahnya waktu, terlebih khusus pada beberapa kota metropolitan yang berlokasi di kepulauan Jawa. Salah satunya ialah DKI Jakarta yang sekarang merupakan salah satu kota metropolitan yang perkembangannya sangat terasa dalam berbagai macam bidang, salah satu yang mengalami peningkatan paling signifikan yaitu pada bidang transportasi [4].

Tetapi sejak awal terbentuknya, DKI Jakarta memiliki penambahan kepadatan penduduk yang sangat pesat setiap tahunnya, sehingga pada tahun 2023 ini diperkirakan DKI Jakarta memiliki 11,24 juta penduduk, atau kepadatan sekitar 18.500 orang per kilometer persegi. Hal tersebut menandai bahwa tingginya tingkat kenaikan penduduk DKI Jakarta dari tahun 2022 yang menyentuh angka 10,67 juta jiwa [1]. Terlebih lagi dengan adanya kenaikan pertumbuhan jumlah penduduk di DKI Jakarta tersebut, pastinya akan berdampak pada mobilitas/ Pergerakan masyarakat di wilayah DKI Jakarta karna akan bertambahnya jumlah pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta [13]. Semakin bertambahnya jumlah pengguna kendaraan bermotor, hal tersebut tidak selaras dengan kapasitas jalan dalam memuat beraneka ragam kendaraan bermotor terutama kendaraan pribadi. Peningkatan kebutuhan mobilitas masyarakat terkait dengan faktor ekonomi akan membuat kekhawatiran mengenai dampak buruk yang ditimbulkan seperti polusi dan kemacetan lalu lintas [4]. Untuk mengurangi dampak buruk akibat maraknya kendaraan bermotor pribadi di wilayah Jakarta, salah satu cara yang diusung adalah dengan mempengaruhi masyarakat untuk melakukan pergantian moda angkutan pribadi menjadi menggunakan moda angkutan umum yang terintegrasi [5].

Penerapan yang dilakukan pemerintah dalam upaya meningkatkan jumlah penggunaan angkutan umum yaitu dengan sistem integrasi antar moda transportasi. Tetapi dalam penerapan tersebut tidak harus terletak pada jaringan transportasi saja, setiap hal yang berhubungan dan pastinya saling berkaitan seperti kemudahan aksesibilitas, tarif, jadwal, dan segala informasi lainnya yang terintegrasi. Untuk itu salah satu upaya yang cocok untuk menerapkan sistem integrasi dan meningkatkan penggunaan angkutan umum di masyarakat yaitu dengan melaksanakan salah satu kebijakan integrasi seperti penetapan tarif integrasi antar moda [10]. Dalam pelaksanaannya Pemerintah DKI Jakarta saat ini telah melakukan kebijakan tarif integrasi dengan berbagai macam angkutan umum di DKI Jakarta seperti Bus Transjakarta, MRT Jakarta, Angkutan Mikrotrans, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, Kereta Bandara serta Kereta *Commuter Line* yang dimana seluruh angkutan umum tersebut telah bekerja sama mengintegrasikan tarif dan pembayaran elektronik antara moda transportasi. Yang dimana masyarakat mendapat kemudahan yaitu hanya perlu menggunakan satu skema pembayaran untuk menaiki berbagai angkutan umum ibu kota tersebut [6].

Berdasarkan studi literatur terdahulu mengenai skema tarif integrasi Jaklingko masih banyak permasalahan di lapangan yang belum terselesaikan dan juga semakin bertambahnya tantangan di masa depan mengenai angkutan umum, tetapi seiring berkembangnya waktu, saat ini fasilitas sarana dan prasarana angkutan umum sudah semakin rapi dan terstruktur, untuk itu riset ini digunakan untuk mengetahui seberapa pengaruhnya kembali kebijakan pengintegrasian tarif antarmoda transportasi umum ini terhadap minat masyarakat DKI Jakarta dan sekitarnya dalam menggunakan angkutan umum terhadap kendaraan pribadi.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang menyelidiki masalah sosial yang berbasis pada pengujian teori yang terdiri dari variabel-variabel yang diukur dan dianalisis dengan teknik statistik untuk mengetahui apakah generalisasi prediktif teori tersebut benar [8].

Cara pengambilan sampel menggunakan teknik *simple random sampling*., yang dimana pengumpulan sampel didapatkan melalui populasi yang diambil acak dengan tidak memperhatikan *level* pada populasi tersebut, tetapi sampel tersebut haruslah *homogen/sejenis* [11]. Sampel diperoleh dari hasil wawancara serta menyebarkan kuesioner dengan syarat para pengguna yang menjadi responden bermobilitas menggunakan angkutan umum LRT, MRT dan bus Transjakarta. Kemudian pada penelitian ini memiliki data sekunder yang didapatkan dari buku bacaan, jurnal penelitian, serta artikel maupun dokumen perusahaan pengelola angkutan

umum terkait dengan sistem integrasi tarif angkutan umum dan minat pengguna, selanjutnya seluruh data tersebut akan dikumpulkan dan diolah menjadi hasil dan kesimpulan akhir dalam penelitian ini.

Studi ini menggunakan analisis regresi linier sederhana untuk menganalisis data, Tujuan dari analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengetahui bagaimana satu variabel mempengaruhi variabel lainnya [3]. Untuk tujuan penelitian ini, rumus yang digunakan adalah:

$$Y = a + b X \text{-----} (1)$$

Skala pengukuran yang digunakan dalam riset ini yaitu menggunakan skala likert, yang dimana skala tersebut ditujukan dalam mengukur gaya, anggapan dan persepsi seseorang atau sekelompok tentang peristiwa maupun masalah sosial yang berlaku di masyarakat [12]. Dalam penelitian ini, nilai skala likert yang digunakan adalah:

Tabel 1. Nilai Skala Pengukuran

No	Jawaban	Skor
1	Sangat (sepakat/baik/puas/suka)	5
2	(sepakat/baik/puas/suka)	4
3	Netral/ ragu-ragu	3
4	Tidak (sepakat/baik/puas/suka)	2
5	Sangat (tidak sepakat/baik/puas/suka)	1

2.1 Variabel *InDependent* dan Variabel *Dependent*

Variabel *InDependent* (variabel bebas) adalah variabel yang mempergunakan suatu kondisi maupun nilai, yang dimana jika variabel tersebut ada maka akan menyebabkan perubahan kondisi atau nilai tersebut dan biasanya dilambangkan dengan (X) [7]. Dalam penelitian ini variabel yang mempengaruhi terdiri atas variabel pengetahuan terhadap sistem tarif integrasi Jaklingko, Variabel kepuasan pengguna, Variabel implementasi kebijakan sistem tarif integrasi Jaklingko serta Variabel kualitas pelayanan prasarana moda angkutan umum. Sedangkan Variabel *Dependent* (variabel terikat) adalah variabel yang dipengaruhi atau yang disebabkan oleh variabel bebas dan biasanya dilambangkan dengan (Y) [2]. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah minat mobilitas pengguna angkutan umum. Tabel berikut menunjukkan operasionalisasi variabel penelitian, beberapa di antaranya diambil dari [9]:

Tabel 2. Operasionalisasi Variabel

Kode	Variabel	Indikator	No. Item
X	Pengetahuan terhadap sistem tarif integrasi Jaklingko	Pemahaman tentang pengertian tarif integrasi	1
		Mengetahui jenis angkutan umum yang terintegrasi tarif	2
		2.500 untuk 2 km pertama	3
		500 untuk 3-17 km berikutnya	4
		10.000 sebagai Batasan tarif maksimal	5
		Anda harus membayar kembali tarif awal 2.500 jika telah melewati batas waktu perpindahan antarmoda (masing-masing moda 45 menit) atau waktu perjalanan total (180 menit).	6
		Bagaimana kebijakan integrasi tarif yang dilakukan	7
	Kepuasan pengguna	Menyebarkan informasi tentang sistem tarif integrasi angkutan umum	8
		Mempengaruhi teman/kerabat/keluarga untuk menggunakan sistem tarif integrasi angkutan umum	9
		Merasa puas	10
		Merasa terbantu	11
	Implementasi kebijakan sistem tarif integrasi Jaklingko	Tarif murah	12
		Tarif terjangkau	13
		Perhitungan hasil akhir tarif benar	14
		Kesesuaian tarif per-km	15
		waktu pergantian moda	16
		Waktu tempuh perjalanan	17

		Angkutan umum aman dan nyaman	18	
		Fasilitas lengkap	19	
		Rute lebih banyak	20	
		Informasi jelas	21	
		SOP sesuai	22	
	Kualitas pelayanan prasarana moda angkutan umum	Ketepatan waktu	23	
		Tingkat kesalahan	24	
		Komplain terselesaikan	25	
		Keluhan ditindaklanjuti	26	
		Keinginan terpenuhi	27	
		Petugas komunikatif	28	
		Petugas Bersikap solutif	29	
		Petugas memberikan perhatian	30	
Y		Minat mobilitas pengguna	Senang menggunakan angkutan umum	31
			Sering menggunakan angkutan umum	32
	Ingin menaiki angkutan umum Kembali		33	

Responden yang diperoleh dari hasil penelitian ini berjumlah 20 responden, dimana responden tersebut didapatkan dari hasil wawancara maupun dengan menyebarkan angket. Berikut merupakan data umum yang menjelaskan mengenai responden pada penelitian ini:

Tabel 3. Data Umum Responden

Data Umum	Keterangan	Jumlah Responden
Asal	Jakarta	14
	Tangerang	6
Tujuan bermobilitas	Bermain/ Jalan- Jalan/ Rekreasi	8
	Menempuh Pendidikan	10
	Belanja/ Memenuhi Kebutuhan	2
Jumlah moda yang pernah dinaiki	2 Moda	15
	3 Moda	5

2.2 Hipotesis Penelitian

H₀: Kebijakan Tarif Integrasi Jaklingko dapat mempengaruhi minat mobilitas pengguna angkutan umum di DKI Jakarta

H₁: Kebijakan Tarif Integrasi Jaklingko tidak dapat mempengaruhi minat mobilitas pengguna angkutan umum di DKI Jakarta

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Selama proses penelitian, setelah data dikumpulkan, dilaksanakan pengujian validitas dan reliabilitas pada variabel instrumen penelitian. Setelah dilaksanakan uji variabel instrumen maka langsung dilakukan uji hipotesis serta uji regresi terhadap data yang sudah didapatkan, sehingga akan didapatkan hasil dari penelitian yang diinginkan. Pertama, proses analisis data yang dilakukan adalah menguji validitas dan reliabilitas variabel penelitian, nilai acuan yang digunakan adalah α 0.05 sebesar 0.44 yang didapat dari Tabel T dengan jumlah $n = 20$. Berikut merupakan tabel hasil dari pengujian instrumen dalam penelitian ini.

Tabel 4. Uji Validitas

No item	r Hitung	α 0.05	Keterangan	No item	r Hitung	α 0.05	Keterangan
1	0.324	0.444	Tidak Valid	18	0.493	0.444	Valid
2	0.551	0.444	Valid	19	0.669	0.444	Valid
3	0.373	0.444	Tidak Valid	20	0.344	0.444	Tidak Valid
4	0.623	0.444	Valid	21	0.697	0.444	Valid
5	0.689	0.444	Valid	22	0.506	0.444	Valid
6	0.271	0.444	Tidak Valid	23	0.470	0.444	Valid

7	0.494	0.444	Valid
8	0.461	0.444	Valid
9	0.527	0.444	Valid
10	0.673	0.444	Valid
11	0.519	0.444	Valid
12	0.569	0.444	Valid
13	0.506	0.444	Valid
14	0.606	0.444	Valid
15	0.531	0.444	Valid
16	0.628	0.444	Valid
17	0.289	0.444	Tidak Valid

24	0.361	0.444	Tidak Valid
25	0.754	0.444	Valid
26	0.643	0.444	Valid
27	0.425	0.444	Tidak Valid
28	0.713	0.444	Valid
29	0.481	0.444	Valid
30	0.609	0.444	Valid
31	0.813	0.444	Valid
32	0.816	0.444	Valid
33	0.60	0.444	Valid

Berdasarkan hasil uji *Validasi* instrumen penelitian, bahwasanya didapatkan 7 dari 33 pertanyaan terkait variabel X dan Y dinyatakan tidak *Valid* dan tidak memenuhi nilai kriteria signifikansi, karna Nilai hitung r hitung lebih rendah daripada nilai signifikansi acuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Maka dari itu indikator tersebut akan dihapus sebagai salah satu kriteria instrumen pengujian dalam uji analisis yang lain. Sedangkan untuk variabel Y dinyatakan seluruh indikatornya bersifat *Valid* dan memenuhi kriteria. Setelah dilakukan uji validitas maka akan dilakukan uji reliabilitas instrumen penelitian, berikut merupakan tabel uji reliabilitas instrumen dalam penelitian ini:

Tabel 5. Uji Reliabilitas

Kriteria Pengujian			
Variabel	Nilai Acuan	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Kesimpulan
X	0.44	0.8994	Reliabel
Y	0.44	0.607	Reliabel

Kedua variabel adalah reliabel, menurut hasil uji reliabilitas variabel X dan Y, karena Nilai *Cronbach's Alpha* > 0.44 Maka Berkesimpulan Reliabel. Selanjutnya dapat dilakukan uji hipotesis mengenai penelitian ini, hipotesis yang diusulkan dapat diuji dengan menggunakan uji normalitas data menggunakan metode liliefors dengan syarat H_0 diterima dan H_1 ditolak jika nilai hitung L tidak sama dengan tabel L , dan jika nilai hitung L sama dengan tabel L , H_0 ditolak dan H_1 diterima, berikut merupakan hasil uji normalitas data dalam penelitian ini:

Tabel 6. Uji Normalitas

Kriteria Pengujian					
Variabel	Mean	STDEV	L Hitung	L Tabel	Keterangan
X	37.683	5.200	0.891	0.19	H_0 diterima dan H_1 ditolak
Y	13.55	1.571	0	0.19	H_0 ditolak dan H_1 diterima

Acuan nilai 0,19 didapat dari tabel 1 yang dimana jika $\alpha 0.05$ dan $n 20$ maka nilai yang diambil adalah 0.19, Hasil uji normalitas didapatkan bahwasanya sebaran populasi uji statistik pada variabel X berdistribusi tidak normal dengan nilai 0.891, sedangkan pada variabel Y berdistribusi normal dengan 0. Untuk itu bisa disimpulkan bahwa H_1 merupakan hipotesis yang bisa diterima, karna nilai l tabel dari variabel Y menunjukkan angka yang lebih besar dibandingkan dengan nilai l hitung.

Tabel 7. Uji Linearitas dan Anova

Nilai						
Jumlah Responden	Koefisien Korelasi	Koefisien Determinasi	df 1 – df 2	F Tabel	F Hitung	
20	0.294	0.036	1 -18	4.41	1.71	

Nilai korelasi antara variabel x dan y adalah 0,294, yang menunjukkan bahwa mereka termasuk dalam kategori rendah, menurut hasil uji linearitas data. Sementara itu, koefisien determinasi 0,036, atau 3,6%, menunjukkan bahwa X tidak dapat mempengaruhi Y karena 96,4 persen indikator masih dipengaruhi oleh faktor lain. Sedangkan dapat dilihat juga bahwasanya nilai F Hitung $< F$ Tabel, Sehingga dapat disimpulkan bahwa antara variabel X dan Y tidak ada pengaruh yang signifikan.

Tabel 8. Uji Regresi Sederhana

n	$\sum XY$	$\sum X$	$\sum Y$	$\sum X^2$	$\sum Y^2$	$(\sum X)^2$
20	30774	2261	271	260231	3719	5112121

Nilai yang dihasilkan dari uji regresi linear sederhana adalah $Y = 10,19 + 0,02X$. Menurut nilai konstanta a, tidak ada hubungan positif antara tarif integrasi dan minat pengguna jika variabel rata-rata minat pengguna yang tidak dipengaruhi oleh kebijakan tarif integrasi adalah sebesar 0. Nilai rata-rata minat pengguna adalah 10,19 dan koefisien regresi adalah 0,02.

3.2 Pembahasan

Studi menunjukkan bahwa kebijakan tarif integrasi Jaklingko tidak memengaruhi minat pengguna angkutan umum di wilayah DKI Jakarta, karna hanya sebesar 4% saja yang menyatakan bahwa kebijakan tarif integrasi tersebut berpengaruh, 96% lainnya menunjukkan bahwasanya banyak sekali faktor lain yang dapat memengaruhi minat mobilitas pengguna angkutan umum di wilayah DKI Jakarta. Berikut merupakan alasan mengapa kebijakan tarif integrasi tidak dapat memengaruhi minat mobilitas pengguna angkutan umum di DKI Jakarta, antara lain:

1. Pemahaman masyarakat DKI Jakarta mengenai kebijakan tarif integrasi sangat minim, hal ini biasanya didasari pada kompleksnya mengenai kebijakan tersebut. Sehingga masyarakat mungkin kesulitan dalam memahaminya. Selain itu juga proses sosialisasi yang dilakukan tidak cukup jelas sehingga sulit dipahami masyarakat secara umum.
2. Tarif awal yang disediakan sangat mahal yaitu sebesar 2.500 untuk 2 km pertama pada perjalanan menggunakan moda transportasi yang terintegrasi, sehingga membuat kurangnya daya Tarik masyarakat dalam menggunakan angkutan umum kembali
3. Aturan ini harus dibayar kembali dengan tarif awal 2.500 jika telah melewati batas waktu perpindahan antarmoda (45 menit untuk masing-masing moda) atau waktu perjalanan total (180 menit). Aturan ini sangat merugikan masyarakat, terutama karena tidak disosialisasikan dengan lebih detail oleh perusahaan atau pemerintah terkait.
4. Jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi, beberapa sistem transportasi umum mungkin memerlukan waktu lebih lama untuk mencapai tujuan daripada menggunakan kendaraan pribadi. Ini mungkin karena rute yang lebih panjang, jumlah perhentian yang banyak, atau frekuensi layanan yang rendah. Hal tersebutlah yang menjadikan kurangnya minat masyarakat dalam bermobilitas menggunakan angkutan umum
5. Saat proses pelaksanaannya terdapat banyak kesalahan yang diterima pengguna, seperti tarif tidak sesuai, sehingga dengan adanya kejadian tersebut membuat masyarakat sedikit kecewa dalam menggunakan angkutan umum.
6. Keinginan masyarakat untuk mendapatkan sistem yang lebih mudah dan praktis jarang terpenuhi karna masih banyaknya hambatan yang terjadi selama berlangsungnya proses operasional angkutan umum di DKI Jakarta.

IV. KESIMPULAN

4.1 Simpulan

Ini adalah kesimpulan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis tentang bagaimana kebijakan tarif integrasi memengaruhi minat mobilitas warga, hasilnya adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil pengujian validitas variabel instrumen terkait kebijakan tarif integrasi, didapatkan 7 dari 33 pertanyaan menunjukkan hasil yang tidak *Valid*, karna nilainya dibawah batas signifikansi yang sudah ditetapkan, dan saat diuji reliabilitasnya menandakan seluruh variabel instrumen bersifat reliabel.
2. Variabel x dan y memiliki nilai korelasi 0,294, yang menunjukkan bahwa mereka termasuk dalam kategori rendah. Sedangkan Nilai koefisien determinasi 0,036 atau 3,6% yang berarti bahwa X tidak dapat mempengaruhi Y karna masih terdapat sisa 96,4% indikator yang dipengaruhi oleh faktor lain.

3. Hasil menunjukkan bahwa beberapa komponen berperan sebagai penghalang dalam pelaksanaan kebijakan tarif integrasi ini, seperti pemahaman masyarakat tentang tarif integrasi masih minim, skema tarif awal yang mahal, lamanya batas waktu pergantian moda, lamanya waktu tempuh perjalanan, rute perjalanan yang sedikit, banyaknya tingkat kesalahan sistem serta keinginan pengguna terhadap pelayanan tarif belum terpenuhi.

4.2 Saran

Saran dan rekomendasi berikut dapat digunakan sebagai motivasi untuk kebijakan tarif integrasi pemerintah dan menjadi acuan penelitian untuk penulis berikutnya:

1. Untuk itu, pemerintah harus membuat lebih banyak inovasi dalam hal transportasi untuk mendorong orang untuk menggunakan angkutan umum daripada kendaraan pribadi.
2. Selain itu juga dalam penelitian ini Responden penelitian harus lebih banyak dari segala tingkatan, karna dalam penelitian ini lebih banyak responden adalah seorang mahasiswa/ pelajar karna dilihat dari jawaban umum instrumen bahwa mereka menaiki angkutan umum untuk menempuh Pendidikan, maka jumlah minat bermobilitasnya masih belum sesering dengan responden jika tujuannya ingin bekerja, untuk itu diperlu lebih banyak variasi responden untuk hasil yang lebih maksimal.
3. Variabel penelitian yang diuji yaitu X dan Y harus sama bobot pertanyaannya, karena jika terjadi ketidaksamaan jumlah, akan mengakibatkan persebaran nilai statistik yang tidak merata dan menghasilkan hasil akhir yang mungkin berbeda jauh.

REFERENSI

- [1] Al-Adha, Y., & Atmojo, M. E. (2023). Efektivitas Program Jak Lingko Dalam Upaya Menurunkan Indeks Kemacetan Di Dki Jakarta. *Demokrasi*, 3(1), 63–81. <https://doi.org/10.36269/dmkr.v3i1.1442>
- [2] Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- [3] Destian, F. (2019). Analisis Transportasi Kota Bandung. *Kajian Efektivitas Bus Trans Metro Bandung Trayek Leuwipanjang - Antapani*, 4–13.
- [4] Forino, B. D., & Putranto, L. S. (2023). Persepsi Pengguna Transportasi Umum Di Jabodetabek Terhadap Integrasi Tarif Pt Jaklingko Indonesia. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(1), 71–84. <https://doi.org/10.24912/jmts.v6i1.16430>
- [5] Kusumawardani, Ratih, Y. (2021). Pengaruh Implementasi Tarif Integrasi, Strategi Pemasaran Dan Pengetahuan Pengguna Tarif Integrasi Terhadap Loyalitas Pelanggan Pengguna Angkutan Umum Di Dki Jakarta. *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents*, 13(2), 1–18. <https://doi.org/10.37478/als.v13i1.2508>
- [6] Ladayya, F., Siregar, D., Pranoto, W. E., & Muchtar, H. D. (2022). Analisis Sentimen pada Program Transportasi Publik JakLingko dengan Metode Support Vector Machine. *Jurnal Statistika Dan Aplikasinya*, 6(2), 381–392. <https://doi.org/10.21009/jsa.06221>
- [7] Lestari, F., & Aldino, A. A. (2020). Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan Di Kota Bandar Lampung. *Jurnal Teknik Sipil : Rancang Bangun*, 6(2), 57. <https://doi.org/10.33506/rb.v6i2.1143>
- [8] Muda, D. (2021). Analisis Pengaruh Keamanan, Kenyamanan, Dan Aksesibilitas Terhadap Minat Masyarakat Pengguna Mrt Jakarta. *Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*, 1(2), 4–6.
- [9] PT JakLingko. (2021). Paparan PT JakLingko kepada Dewan Transportasi Kota Jakarta. <https://www.jaklingkoindonesia.co.id/en>
- [10] Sitorus, A. M. H. (2022). Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial. *Jurnal Sosiologi Andalas*, 8(1), 31–41. <https://doi.org/10.25077/jsa.8.1.31-41.2022>
- [11] Sugianto, & Muhammad, A. K. (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi Dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 1(2), 51–58.
- [12] Sugiyono (2019). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- [13] Wijianto, Istianto, B., & Rukman. (2022). 440-Article Text-1142-3-10-20221223. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(2), 119–130. <https://doi.org/10.46447/kjtj.v9i2.440>