

PERSEPSI PENGGUNA TRANSPORTASI UMUM DI JABODETABEK TERHADAP INTEGRASI TARIF PT JAKLINGKO INDONESIA

Bryant Daniel Forino¹ dan Leksmono Suryo Putranto²

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No. 1, Jakarta, Indonesia
bryant.325180185@stu.untar.ac.id

²Program Studi Doktor Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No. 1, Jakarta, Indonesia
leksmonop@ft.untar.ac.id

Masuk: 19-01-2022, revisi: 06-01-2023, diterima untuk diterbitkan: 16-01-2023

ABSTRACT

Public transportation in Jakarta has actually been around for a long time. However, its use is considered ineffective, because traffic jams are still frequent. This is due to the low number of uses public transportation, especially in the Greater Jakarta area. Various solutions are presented to increase public interest in using public transportation and also to support existing public transportation. One of them is tariff integration or fare integration. This study aims to determine the perception of public transport users on the tariff integration policy carried out by PT JakLingko Indonesia. Data was collected by collecting online questionnaires from 150 respondents who are users of public transportation in Greater Jakarta. With this tariff integration, it is hoped that it will be easier for people to use public transportation, all tariffs are integrated and all people can still reach it. Public transportation users can also increase so as to reduce congestion that has occurred so far. The analytical method used is ordinal regression and one sample T-test. The results of data analysis show that all of the respondent agree on the tariff integration policy that will be carried out by PT JakLingko Indonesia.

Keywords: public transport users; tariff integration; PT JakLingko Indonesia; ordinal regression; one sample T-test

ABSTRAK

Transportasi umum di Jabodetabek sebenarnya sudah hadir sejak lama. Namun penggunaannya dinilai belum efektif, karena masih saja sering terjadi kemacetan. Hal itu disebabkan karena masih rendahnya angka penggunaan transportasi umum khususnya di daerah Jabodetabek. Berbagai solusi dihadirkan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dan juga semakin menunjang transportasi umum yang sudah ada. Salah satunya adalah integrasi secara tarif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi pengguna angkutan umum terhadap kebijakan integrasi tarif yang dilakukan PT JakLingko Indonesia. Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan kuesioner daring dari 150 responden yang merupakan pengguna angkutan umum di Jabodetabek. Dengan adanya integrasi tarif ini, diharapkan masyarakat semakin dipermudah dalam menggunakan transportasi umum karena semua tarifnya serba terintegrasi dan semua kalangan tetap bisa menjangkaunya. Pengguna transportasi umum juga bisa semakin bertambah sehingga bisa mengurangi kemacetan yang terjadi selama ini. Metode analisis yang digunakan adalah regresi ordinal dan uji sebuah *mean* terhadap nilai tertentu. Hasil dari analisis data yang dilakukan, menunjukkan bahwa semua responden setuju dengan adanya kebijakan integrasi tarif yang dilakukan oleh PT JakLingko Indonesia.

Kata kunci: pengguna transportasi umum; integrasi tarif; PT Jaklingko Indonesia; regresi ordinal; uji selisih sebuah mean terhadap nilai tertentu

PENDAHULUAN

Indonesia mengalami perkembangan yang cukup pesat seiring berjalannya waktu, khususnya di kota-kota besar di Pulau Jawa. DKI Jakarta mungkin menjadi kota besar yang sangat terasa perkembangannya di berbagai bidang. Tidak terkecuali dibidang transportasi. Selaras dengan perkembangan lain yang terjadi seperti perkembangan ekonomi, teknologi, infrastruktur, dan perkembangan-perkembangan lainnya yang terjadi di Indonesia. Secara kependudukan pun, penduduk DKI Jakarta mengalami peningkatan. Pada tahun 2020 saja, dalam sensus penduduk 2020, tercatat penduduk di DKI Jakarta mencapai 10,56 juta jiwa. Dalam jangka waktu 10 tahun sejak 2010, jumlah penduduk di DKI Jakarta meningkat sekitar 954 jiwa, atau rata-rata sebanyak 88 ribu jiwa per tahun. Namun, persentase laju pertumbuhan penduduk per tahun pada periode tahun 2010-2020 yang ada di angka 0,92%, terlihat menurun jika dibanding dengan periode tahun 2000-2010 yang ada di angka 1,41% (Suryana, 2021).

Pertumbuhan penduduk yang terjadi di DKI Jakarta dan sekitarnya juga akan sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Padahal kapasitas jalan untuk menampung berbagai kendaraan bermotor pribadi juga semakin menurun akibat semakin bertambahnya jumlah kendaraan bermotor. Peningkatan kebutuhan mobilitas yang terkait dengan pembangunan ekonomi menimbulkan kekhawatiran terus-menerus tentang polusi dan kemacetan lalu lintas, mendorong pembuat kebijakan untuk mengadopsi langkah-langkah untuk mengontrol penggunaan moda transportasi pribadi (Abrate et al., 2009). Perkembangan yang terjadi itu, membuat mobilitas di dalam kota maupun di luar kota menjadi bertambah. Apalagi ditambah banyaknya pekerja yang juga berasal dari daerah-daerah penyokong Ibu kota DKI Jakarta, seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan juga Bekasi. Otomatis mobilitas pekerja semakin tinggi. Itulah yang terkadang membuat terjadinya penumpukan-penumpukan penumpang di berbagai transportasi umum pada saat jam masuk dan pulang kantor atau yang lebih dikenal dengan *rush hour*.

Pemerintah punya target terhadap penggunaan angkutan umum oleh masyarakat di Jabodetabek sebesar 60% dengan perjalanan dari asal sampai dengan tujuan akhir. Memang hal itu tidaklah mudah mengingat transportasi di Jakarta tidak terlepas dari mobilitas daerah lain seperti Depok, Bogor, Tangerang, dan juga Bekasi. Munculnya beberapa transportasi baru di DKI Jakarta semakin menambah opsi bagi masyarakat untuk bepergian ke suatu tempat menggunakan transportasi umum yang ada. Efisiensi waktu yang lebih baik, rasa nyaman selama berada di dalam kendaraan umum dan juga harga tiket yang terjangkau adalah harapan pengguna angkutan umum terhadap semua moda transportasi umum yang ada di Jakarta. Untuk mewujudkan hal itu dibutuhkan langkah-langkah yang dilakukan banyak pihak agar dapat menunjang masyarakat umum termotivasi untuk menggunakan transportasi umum dalam kesehariannya. Salah satu cara untuk memotivasi warga Jabodetabek untuk lebih memilih menggunakan transportasi umum adalah dengan menerapkan sistem transportasi umum yang terintegrasi, di mana beberapa transportasi umum yang ada tersebut dapat terintegrasi satu sama lain (Koháni et al., 2015). Pengintegrasian transportasi umum ini dinilai cukup efektif untuk mempermudah penggunaannya dalam menggunakan berbagai moda transportasi umum dalam satu kali perjalanan. Ada banyak pengguna angkutan umum di Jabodetabek yang tidak hanya menggunakan satu macam moda transportasi umum dalam setiap perjalanannya. Mereka harus berpindah-pindah moda dalam perjalanannya untuk sampai ke tujuan. Maka dengan itu sangat diperlukan sistem transportasi umum yang terintegrasi, agar memudahkan para penggunaannya dalam setiap perpindahan moda transportasi yang ada.

Sistem transit yang terintegrasi dengan baik, berkualitas tinggi, dan mudah diakses menjadi sangat penting dalam upaya menarik minat masyarakat untuk beralih dari transportasi pribadi ke transportasi umum (Sharaby et al., 2012). Selain integrasi fisik, perlu juga adanya integrasi tiket. Sebetulnya inti dari sistem transportasi umum terintegrasi adalah tiket terintegrasi yang dapat digunakan untuk berbagai moda transportasi umum yang disediakan oleh beberapa operator (Hočevar et al., 2013). Integrasi tiket sendiri dapat didefinisikan sebagai sistem pengintegrasian tarif tiket yang diberlakukan pada semua mode transportasi. Dimana nantinya akan diterapkan sistem tarif yang seragam pada setiap moda transportasi yang dihitung berdasarkan jarak tempuh penggunaannya. Sehingga tidak terdapat perbedaan tarif antar satu moda dengan moda transportasi yang lain. Sistem pengintegrasian tarif tiket dan pembayaran integrasi ini nantinya akan dilaksanakan oleh PT JakLingko Indonesia yang sebelumnya telah diberi mandat dari para pemegang saham untuk menyiapkan semua hal itu.

Identifikasi Masalah pada penelitian ini:

1. Mobilitas tinggi dari masyarakat yang tinggal di daerah Jabodetabek.
2. Perpindahan antar moda transportasi yang masih kurang nyaman.
3. Perbedaan harga tarif antar setiap transportasi umum yang tidak seragam.
4. Masih banyaknya akses yang sulit dijangkau dalam menjangkau satu moda transportasi umum dengan transportasi umum yang lain.

Batasan Masalah pada penelitian ini:

1. Pembagian kuesioner dilakukan dengan menggunakan aplikasi *Google Form*.
2. Responden penelitian ini bersifat umum secara jenis kelamin, namun untuk usia dibatasi dari umur 12 - 60 tahun.
3. Responden penelitian ini adalah masyarakat yang tinggal di daerah Jabodetabek.
4. Responden ini adalah pengguna aktif transportasi umum sehari-hari
5. Mengambil situasi keadaan sebelum adanya pandemi Covid-19
6. Pengintegrasian tarif transportasi umum yang mencakup KRL, Transjakarta (BRT & Non BRT), MRT, LRT

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka tujuan dari penulisan topik ini:

1. Mengetahui persepsi pengguna angkutan umum di Jabodetabek terhadap integrasi tarif yang dilakukan PT JakLingko Indonesia.
2. Mengetahui pengaruh usia, jenis kelamin, dan data umum lainnya terhadap kebijakan integrasi tarif JakLingko Indonesia.

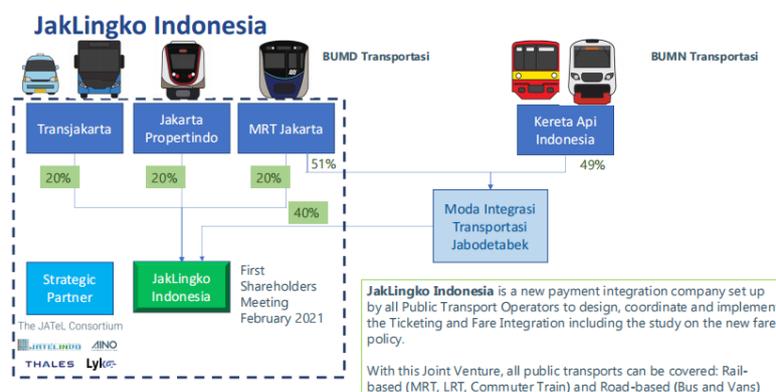
Transportasi umum

Transportasi umum atau yang biasa disebut dengan transportasi publik adalah alat transportasi yang digunakan saat para penumpangnya tidak bepergian menggunakan kendaraan pribadi masing-masing. Definisi transportasi itu sendiri menurut Pandensolang (2015) adalah perpindahan manusia atau sebuah barang yang berasal dari satu tempat ke tempat yang lain dalam jangka waktu tertentu dengan menggunakan sebuah alat berupa kendaraan yang dapat digerakkan oleh manusia, hewan, ataupun mesin.

Transportasi umum atau dapat dikatakan dengan angkutan umum sendiri mempunyai pengertian yaitu merupakan sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut biaya sebagai bayaran tarif. Sebuah kota yang memiliki penduduk lebih dari 1 juta jiwa sudah seharusnya memiliki transportasi umum massal (Warpani, 2002). Transportasi umum massal atau transportasi umum penumpang dapat terbagi menjadi 2, yaitu *paratransit* dan *masstransit*. *Paratransit* sendiri adalah transportasi umum yang melayani penumpang dengan ciri tarif dan lintasan rute yang dapat disesuaikan dengan keinginan pengguna jasa (*customer*), contohnya seperti taksi atau ojek *online*. Pada umumnya, *paratransit* tidak memiliki trayek dan jadwal yang tetap. Sementara itu, *masstransit* adalah transportasi umum yang menyediakan jasa transportasi untuk mengangkut banyak penumpang dengan trayek, jadwal dan tarif yang tetap. Contohnya adalah bus dan kereta (Destian, 2019).

PT JakLingko Indonesia

Dilansir dari laman resmi jaklingkoindonesia.co.id, PT JakLingko Indonesia sendiri merupakan gabungan dari beberapa perusahaan yaitu PT MRT Jakarta (Perseroda), PT Jakarta Propertindo (Perseroda), PT Transportasi Jakarta dan PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek. JakLingko Indonesia mulai dicanangkan pada 15 Juli 2020 yang lalu oleh Gubernur Provinsi DKI Jakarta, Menteri BUMN RI juga Menteri Perhubungan RI pada seremoni penandatanganan *Shareholders Agreement* (SHA) oleh para pemegang saham. Bekerja sama dengan pemerintah, PT JakLingko Indonesia ingin menaikkan persentase jumlah pengguna transportasi publik masih diangka 25%. Ini yang menjadi tugas besar bagi PT JakLingko Indonesia untuk dapat mencapai rencana tersebut. Hal itu dapat diraih dengan adanya pembangunan integrasi transportasi umum baik secara fisik, tarif, maupun secara layanan atau operasional. JakLingko Indonesia mendapatkan mandat dari para pemegang saham untuk menyiapkan integrasi sistem tiket dan pembayaran yang terintegrasi. PT JakLingko Indonesia sendiri membawahi beberapa moda transportasi umum yang tergabung di dalamnya, yaitu: KRL, Transjakarta, MRT, LRT. Gambaran PT JakLingko Indonesia dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. PT JakLingko Indonesia (PT JakLingko, 2021)

Integrasi tarif

Sebelum adanya pengenalan sistem transportasi umum terintegrasi, operator dan penyedia transportasi umum menggunakan sistem tiket dan pengumpulan tarif yang tidak kompatibel, di mana penumpang harus membeli tiket yang berbeda-beda dengan beberapa penyedia untuk satu kali perjalanan (Rulić et al., 2017). Di kawasan Jabodetabek, setiap operator transportasi umum juga menentukan tarifnya masing-masing. Kebijakan tiap operator juga berbeda-beda, ada operator yang menentukan tarif datar untuk layanannya dan juga ada operator transportasi umum yang menentukan harga tarifnya berdasarkan jarak tempuhnya. Hoćevan et al. (2013) mengungkapkan bahwa pada negara Uni Eropa, terdapat upaya yang dilakukan untuk memperkenalkan sistem integrasi transportasi umum yang ramah bagi para penumpang. Hal itu seharusnya dapat menyelesaikan masalah yang timbul sebelumnya, di mana banyak penumpang yang mengalami ketidaknyamanan yang cukup mengganggu dalam menggunakan sistem transportasi

yang ada. Upaya ini nantinya juga diharapkan dapat meningkatkan permintaan penumpang terhadap penggunaan transportasi umum.

Hoćevar et al. (2013) juga mengatakan bahwa inti dari sebuah sistem integrasi transportasi umum adalah tiket terintegrasi yang dapat digunakan untuk berbagai moda transportasi umum yang disediakan oleh beberapa operator transportasi umum. Tiket terintegrasi, tentu saja, juga menyiratkan sistem harga yang terintegrasi.

Integrasi tarif sendiri dapat dikatakan sebagai sebuah skema penerapan harga yang sama dari berbagai operator transportasi umum yang berbeda, sebagai contoh: beberapa perusahaan bus menerapkan tarif yang sama untuk satu kali perjalanan atau beberapa perusahaan kereta menerapkan tarif yang sama untuk perjalanan dengan jarak tertentu. Dalam konteks integrasi yang lebih luas, skema tarif yang sama ini berlaku bahkan untuk layanan yang melibatkan lebih dari satu operator yang artinya tarif untuk perjalanan dengan jarak tertentu akan sama tanpa melihat apakah seseorang menggunakan layanan dari satu operator atau mencampurnya dengan layanan dari operator yang berbeda.

Kebijakan integrasi tarif oleh PT JakLingko Indonesia

Seperti yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya, integrasi tarif dapat menjadi salah satu upaya untuk meningkatkan angka pengguna transportasi umum khususnya di Jabodetabek. Hal itu pula yang dilakukan oleh PT JakLingko Indonesia. Dengan target pada tahun 2029, pengguna transportasi umum di Jakarta berada pada angka 60%. Yang sebelumnya pada tahun 2019, masih didominasi oleh transportasi pribadi sebesar 75%. Dengan adanya pemberlakuan integrasi tarif ini dan juga integrasi fisik serta kebijakan-kebijakan lainnya, diharapkan target tersebut akan tercapai. Sebelumnya masing-masing pengelola moda transportasi umum, mempunyai kebijakan masing-masing dalam menentukan tarifnya seperti yang sudah dijelaskan pada bagian-bagian sebelumnya. Namun dengan adanya PT JakLingko Indonesia yang membawahi PT Transjakarta, PT Jakarta Propertindo, PT MRT Jakarta, dan juga PT Kereta Api Indonesia, penentuan tarif transportasi umum di Jabodetabek akan dibuat terintegrasi satu sama lain. Dalam mengkaji pengintegrasian sistem tarif ini, PT JakLingko Indonesia mempunyai lima opsi struktur tarif yang telah dipertimbangkan, yaitu *Flat Fare*, *Distance Based*, *Distance Zonal*, *Zonal*, dan juga *Stop Based*. Namun dari kelima opsi tersebut akhirnya opsi struktur tarif yang dipilih yaitu *Distance Based*. Hal itu didasari oleh beberapa faktor, yaitu penerapannya lebih mudah, lebih fleksibel terhadap perubahan struktur tarif di masa yang akan datang, dan juga pastinya lebih mudah dipahami oleh penumpang transportasi umum.

Nantinya akan diberlakukan dua tingkat tarif, yaitu layanan *urban* (MRT, LRT, dan Transjakarta) dan *suburban* (KCI) berdasarkan karakteristik layanan seperti jarak antar stasiun ataupun halte. Penentuan harga tarifnya juga masing-masing dibagi menjadi 3, yaitu harga "buka pintu" atau yang disebut sebagai tarif awal, kemudian yang kedua adalah penambahan harga/km, dan juga yang terakhir adalah Tarif "Plafon" atau disebut juga dengan Tarif Maksimum.

Untuk penjelasan Tabel 1, berikut adalah ulasannya. Pada 2 km pertama pada transportasi urban dikenakan tarif Rp. 2.500 sebagai tarif awal atau tarif "buka pintu". Kemudian untuk jarak 2- 17 km dikenakan tambahan tarif Rp. 500/km sesuai jarak yang ditempuh pengguna. Namun, terdapat kebijakan batasan tarif maksimum atau tarif "plafon", yang membuat penggunaannya hanya membayar tidak lebih Rp. 10.000, walaupun jika dihitung sesuai ketentuan tarif seharusnya mereka membayar lebih dari itu. Begitu pula dengan transportasi suburban, hanya saja untuk 3 km pertama cukup membayar Rp. 2.000 saja. Kemudian untuk 3-67 km selanjutnya hanya membayar Rp. 125/km. Untuk tarif maksimum atau tarif "plafon" juga sama yaitu Rp. 10.000.

Berikut adalah tabel detail penentuan tarif pada transportasi urban dan transportasi suburban.

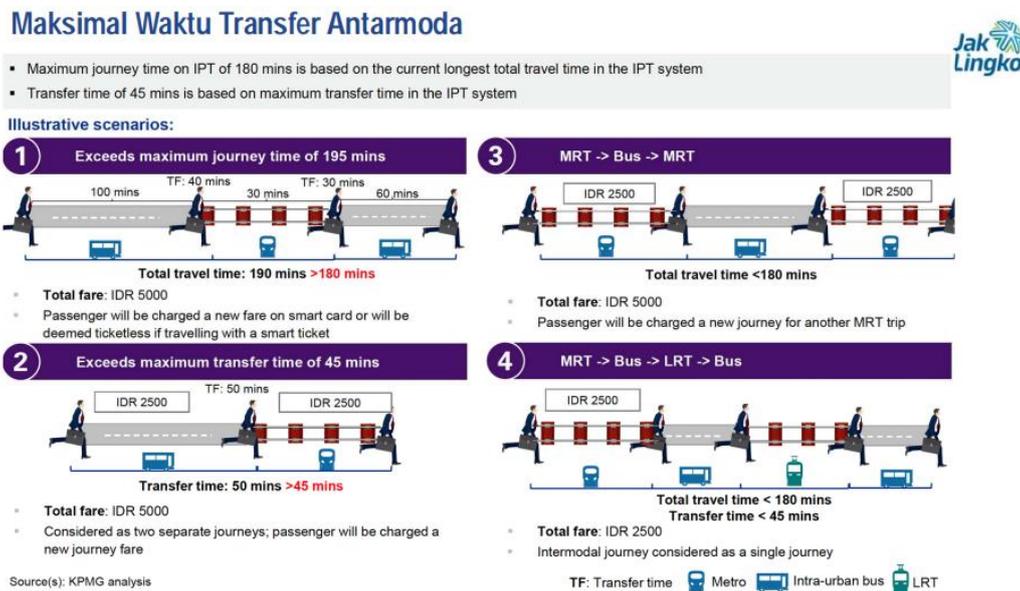
Tabel 1. Detail penentuan tarif

Urban (MRT+LRT+TJ)		Suburban (KCI+Railink)	
Interval Jarak (km)	Tarif/Perjalanan	Interval Jarak (km)	Tarif/Perjalanan
0-2	Rp. 2.500	0-3	Rp. 2.000
2-17	Peningkatan Sebesar Rp. 500/km	3-67	Peningkatan Sebesar Rp. 125/km
Plafon	Rp. 10.000	Plafon	Rp. 10.000

Di sisi lain PT JakLingko Indonesia juga menetapkan waktu maksimal transfer antarmoda yaitu 45 menit (masing-masing moda transportasi umum) dan juga waktu maksimal perjalanan total (180 menit). Apabila pengguna melewati waktu maksimal tersebut, maka pengguna akan dihitung memulai perjalanan baru. Sehingga pengguna harus

membayar biaya tambahan tiket lagi sesuai tarif tiket awal (dimulai dari tarif "buka pintu", dan seterusnya). Hal itu dikarenakan pengguna dihitung memulai perjalanan baru dari awal lagi. Sehingga jika ditotal, pengguna dihitung melakukan 2x perjalanan, karena sudah melewati batas waktu maksimal antarmoda atau waktu maksimal perjalanan.

Pada Gambar 2 merupakan ilustrasi skenario penerapan waktu maksimal transfer antarmoda dan waktu maksimal perjalanan.



Gambar 2 Ilustrasi skenario waktu maksimal transfer antarmoda dan waktu maksimal perjalanan (PT JakLingko, 2021)

METODE PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan penulis kali ini menggunakan metode kuesioner daring untuk mengumpulkan data jawaban dari para responden terkait dengan indikator-indikator pertanyaan mengenai integrasi tarif, harapan terhadap konektivitas dari segi *signage*, harapan terhadap konektivitas dari segi kenyamanan, harapan terhadap konektivitas dari segi keamanan, harapan terhadap konektivitas dari segi mempermudah pergerakan, dan harapan terhadap konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia. Dengan target minimal 150 responden yang merupakan pengguna transportasi umum di daerah Jabodetabek tanpa adanya batasan usia dan pekerjaan.

Untuk pertanyaan dengan skala likert, hasil jawaban dari para responden akan dianalisis dengan metode *One Sample T-Test* dan Regresi Ordinal untuk mengetahui tingkat persetujuan para responden terhadap indikator-indikator yang ada mengenai kebijakan integrasi tarif dari PT JakLingko Indonesia. Setiap pertanyaannya menggunakan skala 1-4, dimana angka 1 menjelaskan "sangat tidak setuju", angka 2 menjelaskan tidak setuju", angka 3 "setuju", dan angka 4 "sangat setuju".

Untuk metode yang menggunakan *One Sample T-Test*, dari setiap indikator pertanyaan yang ada nilai rataannya kemudian akan dibandingkan dengan *test value* yaitu sebesar 2,5, lalu akan didapat nilai α yang akan menentukan nilai signifikansi suatu indikator pertanyaan. Hasilnya, apabila indikator pertanyaan yang memiliki nilai α -nya <0,005 akan dinyatakan sebagai indikator yang signifikan.

Sementara, untuk regresi ordinal sendiri, hasil dari pengumpulan data akan dianalisis menggunakan metode regresi dengan model data ordinal dengan bantuan aplikasi SPSS. Analisis metode tersebut akan melalui 5 tahapan yaitu analisis ringkasan pemrosesan kasus, informasi pemasangan model, kecocokan model dengan data, besaran pengaruh, dan uji t statistik. Dengan 6 variabel independen, yaitu jenis kelamin (Y1), usia (Y2), pekerjaan (Y3), tempat tujuan (Y4), frekuensi penggunaan (Y5), dan domisili (Y6).

Pada metode regresi ordinal, didapatkan 5 hasil analisis, yaitu analisis ringkasan pemrosesan kasus, analisis informasi pemasangan model, analisis kecocokan model dengan data, analisis besaran pengaruh, analisis uji t statistik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Responden yang berpartisipasi pada penelitian ini berjumlah 150 orang yang terdiri dari 93 wanita dan 57 pria. Data-data umum yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi jenis kelamin responden, kelompok usia responden, domisili responden, jenis pekerjaan responden, pengeluaran pribadi responden, frekuensi penggunaan transportasi umum responden dalam seminggu, tujuan penggunaan transportasi umum responden, jenis transportasi umum yang digunakan, waktu perpindahan antar moda responden, dan waktu tempuh penggunaan transportasi umum responden. Data umum tersebut akan disajikan pada Tabel 2 hingga Tabel 11.

Tabel 2. Jenis kelamin responden

Jenis Kelamin	Jumlah
Pria	58
Wanita	92

Tabel 3. Kelompok usia responden

Usia	Jumlah
< 40 tahun	91
> 40 tahun	59

Tabel 4. Domisili responden

Tempat Tinggal	Jumlah
Jakarta	94
Bogor	3
Depok	5
Tangerang	34
Bekasi	14

Tabel 5. Jenis pekerjaan responden

Pekerjaan	Jumlah
Mahasiswa/Pelajar	62
Pegawai Swasta	43
Pegawai Negeri	3
Ibu Rumah Tangga	14
Guru	12
Wiraswasta	9
dll.	7

Tabel 6. Pengeluaran pribadi responden

Total Pengeluaran Pribadi	Jumlah
≤ Rp. 4.400.000	119
> Rp. 4.400.000	30

Tabel 7. Frekuensi penggunaan transportasi umum responden dalam seminggu

Frekuensi Penggunaan (PP)	Jumlah
1 Kali	30
2 Kali	23
3 Kali	22

Tabel 7 (lanjutan). Frekuensi penggunaan transportasi umum responden dalam seminggu

Frekuensi Penggunaan (PP)	Jumlah
4 Kali	23
5 Kali	51
6 Kali	1
7 Kali	0

Tabel 8. Tujuan penggunaan transportasi umum responden

Tujuan Perjalanan	Jumlah
Kantor	48
Kampus	45
Sekolah	15
Gereja	4
<i>Mall</i>	4
Lainnya	34

Tabel 9. Jenis transportasi umum yang digunakan responden

Pengguna Kendaraan	
Jenis Kendaraan	Jumlah
KRL	63
Transjakarta	97
Bus Besar	13
Bus Sedang	16
Bus Kecil	49
MRT	44
LRT	7

Tabel 10. Waktu perpindahan antar moda responden

Waktu Perpindahan	Jumlah
≤ 45 menit	137
> 45 menit	12

Tabel 11. Waktu tempuh penggunaan transportasi umum responden

Waktu Tempuh Total	Total
< 180 menit	150
> 180 menit	0

Indikator pertanyaan pada penelitian ini dibagi dalam beberapa kelompok indikator:

A. Kelompok indikator integrasi tarif

1. PT JakLingko Indonesia menetapkan harga tarif "buka pintu" sejumlah Rp. 2.500 untuk 2 km pertama (0-2Km) pada Perjalanan Transportasi Urban (MRT+LRT+TJ), Apa Tanggapan Anda?
2. PT JakLingko Indonesia menetapkan penambahan harga tarif sejumlah Rp. 500/km untuk 2-17 km berikutnya pada Perjalanan Transportasi Urban (MRT+LRT+TJ), Apa Tanggapan Anda?
3. PT JakLingko Indonesia menetapkan tarif "Plafon" (Batasan Harga tarif) sejumlah Rp. 10.000 untuk tarif maksimal pada perjalanan transportasi urban (MRT+LRT+TJ), Apa tanggapan anda?

4. PT JakLingko Indonesia menetapkan harga tarif "buka pintu" sejumlah Rp. 2.000 untuk 3 km pertama (0-3Km) pada perjalanan Transportasi Sub-Urban (KCI+Railink), Apa tanggapan anda?
5. PT JakLingko Indonesia menetapkan penambahan harga tarif sejumlah Rp. 125/km untuk 3-67 km selanjutnya pada perjalanan Transportasi Sub-Urban (KCI+Railink), Apa Tanggapan Anda?
6. Jaklingko menetapkan tarif "Plafon" (Batasan harga tarif) sejumlah Rp. 10.000 untuk tarif maksimal pada perjalanan Transportasi Sub-Urban (KCI+Railink), Apa tanggapan anda?
7. PT JakLingko Indonesia menetapkan apabila pengguna transportasi umum dalam perjalanannya melewati batas waktu maksimum perpindahan antar moda yaitu 45 menit (masing-masing moda transportasi umum) atau waktu maksimum perjalanan total (180 menit), harus membayar kembali untuk tarif awal "buka pintu", sejumlah Rp. 2.500 untuk transportasi urban dan Rp. 2.000 untuk transportasi sub-urban.
8. Setelah membaca mengenai kebijakan integrasi tarif di atas, apa pendapat anda tentang dengan adanya kebijakan integrasi tarif yang akan dilakukan oleh PT JakLingko Indonesia?

B. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi *signage*

1. Adanya rambu-rambu atau papan penunjuk arah yang jelas dan lengkap pada setiap titik penting di seluruh kawasan terintegrasi
2. Adanya rambu-rambu atau penunjuk arah ke arah perkantoran atau gedung-gedung sekitar
3. Adanya rambu-rambu atau penunjuk arah ke arah kawasan-kawasan penting atau tempat wisata di sekitar
4. Adanya rambu-rambu atau penunjuk arah untuk menuju ke jalur perpindahan moda transportasi lainnya di kawasan terintegrasi tersebut

C. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi kenyamanan

1. Tersedianya toilet di berbagai tempat
2. Tersedianya kipas angin atau pendingin ruangan yang membuat suhu di dalam kawasan terintegrasi tersebut tetap nyaman untuk para pengguna transportasi umum
3. Tersedianya beberapa kursi untuk digunakan penggunanya pada saat menunggu kendaraan datang (khususnya untuk warga lanjut usia dan penyandang disabilitas)
4. Tersedianya *tenant-tenant* yang menjual makanan atau minuman di dalam kawasan terintegrasi tersebut
5. Tersedianya *convenience store* (Indomaret atau Alfamart) di dalam kawasan integrasi

D. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi keamanan

1. Adanya petugas satpam yang berjaga di setiap pintu masuk atau keluar, serta di beberapa tempat lainnya
2. Adanya CCTV di banyak titik di sekitar kawasan terintegrasi
3. Adanya pengecekan tas yang dilakukan oleh satpam atau pengecekan badan oleh alat otomatis di setiap pintu masuk halte atau stasiun atau di kawasan terintegrasi

E. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi mempermudah pergerakan

1. Adanya jembatan penghubung antara 2 tempat pemberhentian transportasi umum, (misal: jembatan penghubung antara halte Transjakarta dan stasiun MRT)
2. Adanya fasilitas tangga menuju ke halte/stasiun atau di dalam kawasan terintegrasi tersebut
3. Adanya fasilitas eskalator
4. Adanya fasilitas *lift*
5. Adanya fasilitas terowongan (misal: terowongan untuk orang menyeberang atau berlalu-lalang, sehingga tidak menyebabkan kemacetan dan mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada pada jalan di atasnya. Dan juga akan terlihat lebih rapi

F. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia

1. Adanya pemasangan *guiding block*
2. Adanya fasilitas lift
3. Tersedianya fasilitas toilet khusus warga lanjut usia dan penyandang disabilitas

Analisis dengan metode *one sample t-test*

A. Kelompok indikator integrasi tarif

Berdasarkan hasil Tabel 12, didapatkan nilai rata-ran terbesar pada indikator ketiga yaitu 3,11 dengan nilai selisih *mean* adalah 0,613 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,901. Untuk nilai α menunjukkan hasil $<0,001$ sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rata-ran terkecil terdapat pada indikator ke-7 adalah sebesar 2,68 dengan selisih *mean* sebesar 0,18 dan simpangan baku sebesar 0,958. Untuk nilai α menunjukkan hasil $<0,001$ sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 12. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator integrasi tarif

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,03	0,527	0,843	<0,001	Ya
2	2,89	0,387	0,799	<0,001	Ya
3	3,11	0,613	0,901	<0,001	Ya
4	3,06	0,560	0,813	<0,001	Ya
5	3,01	0,507	0,815	<0,001	Ya
6	3,05	0,553	0,809	<0,001	Ya
7	2,68	0,18	0,958	0,023	Ya
8	2,95	0,453	0,78	<0,001	Ya

B. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi *signage*

Berdasarkan hasil Tabel 13, didapatkan nilai rataan terbesar pada indikator pertama yaitu 3,81 dengan nilai selisih *mean* adalah 1,307 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,396 . Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rataan terkecil adalah sebesar 3,71 yang terdapat pada indikator kedua dengan selisih *mean* sebesar 1,213 dan simpangan baku sebesar 0,535 Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 13. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi *signage*

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,81	1,307	0,396	<0,001	Ya
2	3,71	1,213	0,535	<0,001	Ya
3	3,74	1,24	0,511	<0,001	Ya
4	3,78	1,28	0,462	<0,001	Ya

C. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi kenyamanan

Berdasarkan hasil Tabel 14, didapatkan nilai rataan terbesar pada indikator ketiga yaitu 3,78 dengan nilai selisih *mean* adalah 1,233 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,581. Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rataan terkecil ada pada indikator ke-4 adalah sebesar 3,2 dengan selisih *mean* sebesar 0,7 dan simpangan baku sebesar 0,941 Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 14. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi kenyamanan

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,72	1,22	0,581	<0,001	Ya
2	3,73	1,233	0,501	<0,001	Ya
3	3,78	1,28	0,516	<0,001	Ya
4	3,20	0,7	0,941	<0,001	Ya
5	3,49	0,987	0,683	<0,001	Ya

D. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi keamanan

Berdasarkan hasil Tabel 15, didapatkan nilai rataan terbesar pada indikator kedua yaitu 3,83 dengan nilai selisih *mean* adalah 1,333 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,44. Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rataan terkecil terdapat pada indikator ketiga adalah sebesar 3,29 dengan selisih *mean* sebesar 0,793 dan simpangan baku sebesar 0,832 Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 15. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi keamanan

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,78	1,28	0,462	<0,001	Ya
2	3,83	1,333	0,440	<0,001	Ya
3	3,29	0,793	0,832	<0,001	Ya

E. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi mempermudah pergerakan

Berdasarkan hasil Tabel 16, didapatkan nilai rataan terbesar terletak pada indikator yaitu 3,8 dengan nilai selisih *mean* adalah 1,3 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,463. Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rataan terkecil terdapat pada indikator “adanya fasilitas *lift*” adalah sebesar 3,55 dengan selisih *mean* sebesar 1,053 dan simpangan baku sebesar 0,773 Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 16. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi mempermudah pergerakan

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,8	1,3	0,463	<0,001	Ya
2	3,74	1,24	0,561	<0,001	Ya
3	3,71	1,207	0,64	<0,001	Ya
4	3,55	1,053	0,773	<0,001	Ya
5	3,73	1,233	0,527	<0,001	Ya

F. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia

Berdasarkan hasil Tabel 17, didapatkan nilai rataan terbesar pada indikator pertanyaan yaitu 3,82 dengan nilai selisih *mean* adalah 1,207 dan nilai simpangan bakunya adalah 0,64. Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga hasil nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05. Sementara di lain sisi, nilai rataan terkecil terdapat pada indikator pertanyaan adalah sebesar 3,68 dengan selisih *mean* sebesar 1,3 dan simpangan baku sebesar 0,463 Untuk nilai α menunjukkan hasil <0,001 sehingga nilai signifikansinya di bawah standar yaitu 0,05.

Tabel 17. Hasil *one sample t-test* kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia

Pertanyaan	Rataan	Selisih <i>mean</i>	Simpangan baku	α	Signifikan Pada $\alpha \leq 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,68	1,3	0,463	<0,001	Ya
2	3,73	1,24	0,561	<0,001	Ya
3	3,82	1,207	0,64	<0,001	Ya

Analisis dengan metode regresi ordinal

A. Kelompok indikator integrasi tarif

Dapat diketahui bahwa pada hampir semua variabel yang terdapat pada semua indikator memiliki nilai signifikansi > 0,05 yang berarti variabel-variabel tersebut tidak mempengaruhi tingkat persetujuan terhadap kebijakan integrasi tarif ini. Kecuali pada indikator ke-7 “PT JakLingko Indonesia menetapkan apabila pengguna transportasi umum dalam perjalanannya melewati batas waktu maksimum perpindahan antar moda yaitu 45 menit (masing-masing moda

transportasi umum) atau waktu maksimum perjalanan total (180 menit), harus membayar kembali untuk tarif awal "buka pintu", sejumlah Rp. 2.500 untuk transportasi urban dan Rp. 2.000 untuk transportasi sub-urban" pada variabel pekerjaan yang memiliki nilai signifikansi $<0,05$ yaitu sebesar $= 0,018$. Hal itu berarti variabel ini memengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator tersebut. Hal ini dapat didefinisikan bahwa variabel pekerjaan dapat memengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator nomor 7. Jika dilihat dari jawaban responden, dapat diketahui bahwa 69,4% dari total 62 mahasiswa, 67,4% dari total 46 pegawai swasta/negeri, dan 47% dari total 42 responden yang bekerja di luar sebagai mahasiswa atau pegawai swasta/negeri setuju dengan pernyataan pada indikator ini. Karena adanya keterbatasan halaman, penulis hanya dapat menunjukkan tabel indikator yang dipengaruhi variabel independen pada Tabel 18.

Tabel 18. Hasil analisis uji t statistik

No. Indikator	Variabel	Signifikansi ($\alpha = 0,05$)	Berpengaruh
7.	Jenis Kelamin (Y1)	0,362	Tidak
	Usia (Y2)	0,148	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,018	Ya
	Tempat Tujuan (Y4)	0,192	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,432	Tidak
	Domisili (Y6)	0,165	Tidak

B. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi *signage*

Dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi $> 0,05$ berarti tidak mempengaruhi tingkat kesetujuan terhadap poin yang dibahas pada indikator ini. Sebaliknya jika kita lihat pada indikator nomor 3 "Adanya rambu-rambu atau penunjuk arah ke arah kawasan-kawasan penting atau tempat wisata di sekitar" terdapat variabel yang memiliki nilai signifikansi $< 0,05$ yaitu variabel jenis kelamin dengan nilai signifikansi $= 0,035$. Hal itu berarti variabel ini memengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator tersebut. Jika dilihat dari hasil jawaban para responden, dapat diketahui bahwa 96,5% responden pria setuju dan sangat setuju dengan pernyataan pada indikator tersebut. 98,9 % responden wanita juga setuju dan sangat setuju dengan pernyataan pada indikator "Adanya rambu-rambu atau penunjuk arah ke arah kawasan-kawasan penting atau tempat wisata di sekitar" tersebut. Variabel ini sangat berpengaruh karena pada dasarnya pria dan wanita memiliki jenis kecerdasan yang berbeda. Pria punya kelebihan pada kecerdasan spasial yang sangat berhubungan dengan navigasi. Kecerdasan spasial visual yang merupakan kemampuan untuk mengingat, mempertahankan bayangan visual yang berhubungan dengan kemampuan mempresentasikan kembali informasi simbolis (Febriana, 2015) sangat erat kaitannya dengan adanya pemasangan rambu penunjuk arah. Sehingga perempuan yang kecerdasan spasialnya tidak sebaik pria, akan lebih membutuhkan rambu penunjuk arah tersebut (Tabel 19).

Tabel 19. Hasil analisis uji T statistik

No. Indikator	Variabel	Signifikansi ($\alpha = 0,05$)	Berpengaruh
3.	Jenis Kelamin (Y1)	0,035	Ya
	Usia (Y2)	0,081	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,622	Tidak
	Tempat Tujuan (Y4)	0,745	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,237	Tidak
	Domisili (Y6)	0,76	Tidak

C. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi kenyamanan

Dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi $> 0,05$ berarti tidak mempengaruhi tingkat kesetujuan terhadap poin yang dibahas pada indikator ini. Sebaliknya jika kita lihat pada indikator nomor 2 "Tersedianya kipas angin atau pendingin ruangan yang membuat suhu di dalam kawasan terintegrasi tersebut tetap nyaman untuk para pengguna transportasi umum" terdapat variabel yang memiliki nilai signifikansi $<0,05$ yaitu variabel frekuensi penggunaan transportasi umum dengan nilai signifikansi $= 0,03$. Hal itu berarti variabel ini memengaruhi tingkat

persetujuan responden terhadap indikator tersebut. Jika dilihat dari hasil jawaban para responden, dapat diketahui bahwa responden dengan frekuensi penggunaan transportasi umum sebanyak 5x seminggu paling besar persentasenya untuk mempengaruhi tingkat persetujuan karena para pengguna transportasi umum tentunya ingin merasa nyaman dengan adanya pendingin ruangan tersebut setiap kali menggunakan transportasi umum, apalagi mereka yang hampir setiap hari menggunakannya. Dengan total jumlah responden yang setuju yaitu 98% dari total 51 responden yang frekuensi penggunaan transportasi umum sebanyak 5x seminggu.

Pada indikator nomor 4 “Tersedianya *tenant-tenant* yang menjual makanan atau minuman di dalam kawasan terintegrasi tersebut” juga terdapat variabel yang memiliki nilai signifikansi <0,05 yaitu variabel pekerjaan dengan nilai signifikansi = 0,034. Hal ini dapat didefinisikan bahwa variabel pekerjaan dapat memengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator nomor 4. Jika dilihat dari jawaban responden, dapat diketahui bahwa 79 % dari total 62 mahasiswa, 80,4% dari total 46 pegawai swasta/negeri, dan 85,7% dari total 42 responden yang bekerja di luar sebagai mahasiswa atau pegawai swasta/negeri setuju dengan pernyataan pada indikator ini. Dengan mobilitas tinggi yang dimiliki pengguna transportasi umum, diharapkan hal ini dapat menunjang para pengguna transportasi umum apabila mereka merasa lapar dan tidak sempat untuk mengisi perut sebelum atau setelah tiba di tujuan. Mereka bisa membeli makanan pada *tenant-tenant* makanan tersebut.

Tidak hanya pada indikator 2 dan 4, pada indikator 5 “Tersedianya *convenience store* (Indomaret atau Alfamart) di dalam kawasan integrasi” juga terdapat variabel yang memiliki nilai signifikansi <0,05. Hal ini menandakan bahwa variabel frekuensi penggunaan transportasi umum dapat mempengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator nomor 17. Dari hasil jawaban responden dapat disimpulkan bahwa responden yang menggunakan transportasi umum 5x seminggu paling besar persentase tingkat kesetujuannya dari seluruh jumlah frekuensi penggunaan transportasi umum karena dengan hadirnya *convenience store* tentunya akan sangat membantu apalagi dengan mobilitas yang dimiliki, sewaktu-waktu pasti butuh untuk membeli keperluan sehingga tidak perlu jauh-jauh untuk membelinya. Cukup di dalam area terintegrasi saja. Dengan 98% dari total 51 responden dengan frekuensi penggunaan transportasi umum 5x (Tabel 20).

Tabel 20. Hasil analisis uji t statistik

No. Indikator	Variabel	Signifikansi ($\alpha = 0,05$)	Berpengaruh
2.	Jenis Kelamin (Y1)	0,541	Tidak
	Usia (Y2)	0,993	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,434	Tidak
	Tempat Tujuan (Y4)	0,146	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,03	Ya
	Domisili (Y6)	0,597	Tidak
4.	Jenis Kelamin (Y1)	0,56	Tidak
	Usia (Y2)	0,93	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,034	Ya
	Tempat Tujuan (Y4)	0,117	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,547	Tidak
	Domisili (Y6)	0,541	Tidak
5.	Jenis Kelamin (Y1)	0,79	Tidak
	Usia (Y2)	0,299	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,34	Tidak
	Tempat Tujuan (Y4)	0,328	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,007	Ya
	Domisili (Y6)	0,959	Tidak

D. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi keamanan

Dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi > 0,05 berarti tidak mempengaruhi tingkat kesetujuan terhadap poin yang dibahas pada indikator ini. Sebaliknya jika kita lihat pada indikator nomor 1 “Adanya petugas

satpam yang berjaga di setiap pintu masuk atau keluar, serta di beberapa tempat lainnya” terdapat variabel yang memiliki nilai signifikansi $< 0,05$ yaitu variabel pekerjaan dengan nilai signifikansi = 0,046. Hal ini dapat didefinisikan bahwa variabel pekerjaan dapat memengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap indikator nomor 1. Jika dilihat dari jawaban responden, dapat diketahui bahwa 96,8 % dari total 62 mahasiswa, 97,8% dari total 46 pegawai swasta/negeri, dan 100% dari total 42 responden yang bekerja di luar sebagai mahasiswa atau pegawai swasta/negeri setuju dengan pernyataan pada indikator ini (Tabel 21).

Tabel 21. Hasil analisis uji t statistik

No. Indikator	Variabel	Signifikansi ($\alpha = 0,05$)	Berpengaruh
1.	Jenis Kelamin (Y1)	0,263	Tidak
	Usia (Y2)	0,966	Tidak
	Pekerjaan (Y3)	0,046	Ya
	Tempat Tujuan (Y4)	0,118	Tidak
	Frekuensi Penggunaan (Y5)	0,175	Tidak
	Domisili (Y6)	0,198	Tidak

E. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi mempermudah pergerakan

Dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi $> 0,05$ berarti tidak mempengaruhi tingkat kesetujuan terhadap poin yang dibahas pada indikator ini. Hal itu berarti variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, tempat tujuan, frekuensi penggunaan transportasi umum, dan juga domisili tidak mempengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap semua indikator pada kelompok konektivitas dari segi mempermudah pergerakan. Tabel tidak bisa penulis masukkan karena akan melebihi jumlah maksimal halaman pada jurnal ini.

F. Kelompok indikator harapan terhadap konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia

Dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki nilai signifikansi $> 0,05$ berarti tidak mempengaruhi tingkat kesetujuan terhadap poin yang dibahas pada indikator ini. Hal itu berarti variabel jenis kelamin, usia, pekerjaan, tempat tujuan, frekuensi penggunaan transportasi umum, dan juga domisili tidak mempengaruhi tingkat persetujuan responden terhadap semua indikator pada kelompok konektivitas dari segi ramah disabilitas dan lansia. Tabel tidak bisa penulis masukkan karena akan melebihi jumlah maksimal halaman pada jurnal ini.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan, dapat disimpulkan beberapa hal, yaitu sebagai berikut:

1. Dalam penelitian yang dilakukan kali ini, menggunakan 150 responden yang terdiri dari 58 pria dan 92 wanita. Dari 150 responden, 91 orang di antaranya merupakan responden berusia muda di bawah 40 tahun. Karena itu, 62 responden di antaranya merupakan mahasiswa. Maka dengan itu pengeluaran pribadi para responden mayoritas masih di bawah Rp. 4.400.000 atau masih di bawah rata-rata pendapatan UMR di Jabodetabek. Mayoritas responden berdomisili di Jakarta dengan jumlah 94 responden.
2. Setelah dilakukan analisis dengan menggunakan metode *One Sample T-Test*, dapat disimpulkan semua indikator pertanyaan pada setiap kelompok (Integrasi Tarif, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi *Signage*, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Kenyamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Keamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Mempermudah Pergerakan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Ramah Disabilitas dan Lansia) signifikan sesuai dengan nilai α yang ada. Nilai rata-rata pada setiap indikator juga memiliki nilai $> 2,5$. Hal itu berarti semua responden cenderung setuju dengan seluruh pertanyaan yang ada. Baik pada indikator mengenai penetapan harga tarif buka pintu, harga tarif per kilometer (km), harga tarif plafon, dan penetapan kembali tarif buka pintu apabila melewati batas waktu maksimum perpindahan antar moda yaitu 45 menit (masing-masing moda transportasi umum) atau waktu maksimum perjalanan total (180 menit), serta indikator-indikator pertanyaan lainnya pada kelompok indikator yang lain (Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi *Signage*, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Kenyamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Keamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Mempermudah Pergerakan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Ramah Disabilitas dan Lansia).
3. Analisis data menggunakan metode regresi ordinal dengan membandingkan indikator-indikator pertanyaan pada setiap kelompok indikator (Integrasi Tarif, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi *Signage*, Harapan Terhadap

Konektivitas dari Segi Kenyamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Keamanan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Mempermudah Pergerakan, Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Ramah Disabilitas dan Lansia) dengan beberapa variabel independen yaitu jenis kelamin, usia, pekerjaan, tempat tujuan, frekuensi penggunaan transportasi umum, domisili. Dari beberapa variabel tersebut, hanya variabel jenis kelamin, variabel pekerjaan, dan variabel frekuensi penggunaan transportasi umum saja yang berpengaruh. Itu pun masing-masing variabel tadi hanya berpengaruh pada beberapa indikator pertanyaan saja. 3 variabel tersebut, juga tidak selalu berpengaruh pada setiap kelompok.

4. Untuk kelompok indikator “Integrasi Tarif” hanya variabel pekerjaan yang berpengaruh pada 1 indikator pertanyaan. Untuk kelompok indikator “Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi *Signage*” hanya 1 indikator yang di pengaruhi variabel jenis kelamin. Untuk kelompok indikator “Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Kenyamanan” hanya variabel pekerjaan dan frekuensi penggunaan transportasi umum yang berlaku pada 2 indikator di kelompok tersebut. Pada kelompok indikator “Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Keamanan” hanya variabel pekerjaan yang berpengaruh. 2 Kelompok indikator lainnya yaitu “Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Mempermudah Pergerakan” dan “Harapan Terhadap Konektivitas dari Segi Ramah Disabilitas dan Lansia” tidak dipengaruhi apapun oleh variabel-variabel yang ada.

Saran

Penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai pertimbangan bagi para pemangku kepentingan terkait kebijakan integrasi tarif transportasi umum di Jabodetabek.

Pada penelitian selanjutnya diharapkan menggunakan kalimat yang lebih mudah dimengerti di setiap indikator pertanyaan pada kuesioner agar tidak terjadi kesalahpahaman mengenai arti pada indikator pertanyaan yang diberikan kepada para responden.

DAFTAR PUSTAKA

- Abrate, G., Piacenza, M., & Vannoni, D. (2009). The Impact of Integrated Tariff Systems on Public Transport Demand: Evidence from Italy. *Regional Science and Urban Economics*, 39(2), 120-127. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.05.014>
- Suryana. (2021, 22 Januari). Jumlah Penduduk Hasil SP2020 Provinsi DKI Jakarta Sebesar 10.56 Juta Jiwa. *Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta*. <https://jakarta.bps.go.id/pressrelease/2021/01/22/541/jumlah-penduduk-hasil-sp2020-provinsi-dki-jakarta-sebesar-10-56-juta-jiwa.html>
- Destian, F. (2019). *TA: Kajian Efektivitas Bus Trans Metro Bandung Trayek Leuwipanjang–Antapani* [Disertasi doctoral, Institut Teknologi Nasional]. <http://eprints.itenas.ac.id/454/>
- Febriana, E. (2015). Profil Kemampuan Spasial Siswa Menengah Pertama (SMP) dalam Menyelesaikan Masalah Geometri Dimensi Tiga Ditinjau dari Kemampuan Matematika. *Jurnal Elemen*, 1(1), 13-23. <https://doi.org/10.29408/jel.v1i1.78>
- Hočevár, M., & Novak, A. (2013). The Development of Integrated Public Passenger Transport in Slovenia with Special Emphasis on Pricing. *Lex Localis*, 11(3), 213. 10.4335/11.3.213-235(2013)
- Koháni, M. (2015). Tariff Zones Design in Integrated Transport Systems: A Case Study for the Žilina Municipality. *Mech Energy. Environ*, 91-97.
- Pandensolang, Y. C. (2015). *Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung* [Disertasi doctoral, Universitas Atma Jaya Yogyakarta]. <http://e-journal.uajy.ac.id/7732/>
- PT JakLingko. (2021). Paparan PT JakLingko kepada Dewan Transportasi Kota Jakarta. <https://www.jaklingkoindonesia.co.id/en>
- Sharabya, N. & Shiftan, Y. (2012). The Impact of Fare Integration on Travel Behavior and Transit Ridership. *Transport Policy*, 21, 63-70. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.015>
- Rulić, P., Podbreznik, P., Svečko, J., & Chowdhury, A. (2017). Ticket distribution in integrated public passenger transportation system. *Prosiding 25th International Symposium on Electronics in Transport*.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Institut Teknologi Bandung.