



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 4 Nomor 6 Tahun 2024 Page 5618-5628

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Kajian Prilaku Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Transportasi Umum Pasca Pengoperasian Kereta Api Rute Maros-Barru

Irwan Hamid^{1✉}, Lambang Basri Said², Ilham Syafey³

(1) Agroteknologi Fakultas Ilmu Pertanian, Universitas Muslim Indonesia

(2) Fakultas Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Makassar

Email: irwan.hamid@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Transportasi merupakan kebutuhan mendasar dan terus terintegrasikan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis variabel perilaku masyarakat terhadap pengguna angkutan umum pasca pengoperasian kereta api rute maros-barru. Lingkup penelitian terfokus pada angkutan kereta api rute maros-barru, variabel hasil hipotesa diantaranya perilaku secara implisit dan eksplisit, model perilaku masyarakat pada penelitian ini menggunakan model persamaan regresi berganda dengan analisis Statistic Package Sosial Science (SPSS). Data kuesioner berdasar pada objek penelitian yaitu lima variabel bebas (X); variabel pengetahuan, ajakan, keputusan, penerapan dan konfirmasi. dengan variabel terikat (Y) perilaku masyarakat pengguna angkutan umum pasca pengoperasian kereta api rute maros-barru. Dalam penelitian ini analisis data dengan uji instrumen, uji prasyarat dan uji hipotesa. Penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 100 orang sebagai objek responden, hal ini didasarkan pada pendapat Cohenn dan Rhoschoe. Hasil pembahasan lima variabel bebas (X); Variabel Pengetahuan memiliki pengaruh rendah, variabel ajakan memiliki pengaruh sangat rendah, variabel keputusan memiliki pengaruh sangat rendah, variabel implementasi memiliki pengaruh sangat rendah, variabel konfirmasi memiliki pengaruh sangat kuat terhadap variabel terikat (Y) Perilaku masyarakat pengguna jasa angkutan kereta api pada rute maros-barru.

Kata Kunci : *Kajian, Moda Transportasi, Transportasi Umum.*

Abstract

Transportation is a basic need and continues to be integrated into various aspects of people's lives. The purpose of this study is to analyze the variables of community behavior towards public transportation users after the operation of the Maros-Barru train route. The scope of the study focuses on the Maros-Barru train route, the hypothesis result variables include implicit and explicit behavior, the community behavior model in this study uses a multiple regression equation model with Statistic Package Social Science (SPSS) analysis. The questionnaire data is based on the research object, namely five independent variables (X); knowledge, invitation, decision, application and confirmation variables. with the dependent variable (Y) the behavior of the community of public transportation users after the operation of the Maros-Barru train route. In this study, data analysis with instrument testing, prerequisite testing and hypothesis testing. This study uses a sample of 100 people as respondent objects, this is based on the opinions of Cohenn and Rhoschoe. The results of the discussion of the five independent variables (X); Knowledge variable has a low influence, invitation variable has a very low influence, decision variable has a very low influence, implementation variable has a very low influence, confirmation variable has a very strong influence on the dependent variable (Y) Behavior of the community using railway transportation services on the Maros-Barru route.

Keywords: Study, Transportation Mode, Public Transportation.

PENDAHULUAN

Pada masa perkembangan modern saat ini, transportasi merupakan suatu kebutuhan yang mendasar dan terus terintegrasi dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat. Dalam prinsipnya transportasi merupakan suatu upaya dalam melakukan perpindahan baik manusia maupun barang dari satu asal menuju ketempat lainnya sebagai pencapaian tujuan, dan diharapkan berlangsung secara efektif dan efisien. Perkembangan transportasi khususnya pada transportasi darat yang sifatnya umum, memicu pergerakan yang semakin pesat dengan kapasitas muat yang lebih maksimal, yang pada akhirnya masalah ini diperhadapkan pada terbatasnya kapasitas ruas jalan sebagai prasarana berlalulintas, disisi lain masyarakat dalam fakta melakukan dan mencapai tujuan berlalulintas cenderung menggunakan angkutan pribadinya, dibanding menggunakan angkutan umum.

Indonesia mengalami perubahan dan perkembangan dari waktu ke waktu, hal ini tentu berpengaruh terhadap berbagai aspek kehidupan dalam masyarakat. Salah satu aspek yang dapat menunjang keberlangsungan kehidupan dalam masyarakat adalah kebutuhan akan sarana transportasi, berbagai jenis moda transportasi untuk membantu masyarakat atau penumpang berpindah dari tempat asal ke tempat tujuan. Salah satu aspek yang ditinjau dalam analisis kebutuhan dan pelayanan transportasi adalah pemilihan moda transportasi. Pemilihan moda transportasi terjadi sebagai akibat adanya kebutuhan akan pergerakan, dan

pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Menyikapi polemik yang terjadi beberapa waktu terakhir terkait pembangunan infrastruktur yang berdaya guna bagi masyarakat, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan memilih untuk berfokus pada pengembangan pembangunan angkutan transportasi massal. Pilihan tersebut berfokus pada pengembangan moda transportasi kereta api, dengan parallel pada pelaksanaan berbagai pembangunan di sektor transportasi lainnya. Pilihan terhadap pengembangan moda transportasi kereta api ini bukanlah tanpa sebab, moda transportasi kereta api memiliki banyak keunggulan apabila dibandingkan moda transportasi lainnya terutama moda transportasi yang berbasis jalan raya. Keunggulan moda transportasi tersebut antara lain, memiliki kapasitas angkut massal, waktu tempuh yang lebih pasti, hemat bahan bakar, menghasilkan emisi gas buang yang rendah, serta tujuan pemberhentian yang bisa menjangkau pusat-pusat perekonomian.

Dengan berbagai faktor keunggulan transportasi kereta api mendorong Pemerintah untuk mengembangkan pembangunan kereta api untuk mendukung penyediaan angkutan massal guna memenuhi mobilitas masyarakat. Kereta api adalah sarana transportasi modern yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dan tentu juga menghemat waktu karena jarang terkena kemacetan. Ada berbagai jenis kereta api yang dirancang untuk tujuan tertentu dengan kelas-kelas tertentu juga misalnya, kelas ekonomi dan eksekutif, kereta lokal dan kereta api jarak jauh, di zaman serba modern ini banyak manusia yang melakukan perjalanan baik antara wilayah ataupun antar kota dengan memilih menggunakan kereta api. Pengoperasian kereta api rute Makassar-Parepare lintas Maros-Barru yang merupakan kereta api pertama di Sulawesi Selatan, diresmian pada tanggal 29 Maret tahun 2023. Kereta api rute Maros-Barru merupakan bagian dari proyek pembangunan kereta api Makassar-Parepare dengan total jalur sepanjang 157,7 km. Di mana sepanjang 142 km merupakan lintas utama dan 15,7 km siding track yang menghubungkan kereta api dengan Pelabuhan Garongkong dan Pabrik Semen Tonasa. Hingga saat ini, proyek kereta api rute Makassar-Parepare telah terbangun jalur kereta sepanjang 118 km. mulai dari stasiun Mandai Maros sampai ke stasiun Garongkong Barru sepanjang 90 km sudah siap dioperasikan dengan melintasi 10 stasiun. Sarana yang akan digunakan pada jalur kereta api ini adalah Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) buatan dalam negeri dari PT INKA sebanyak 2 set rangkaian dan mampu menampung 248 orang per rangkaian. Kereta ini mampu melaju hingga 90 km per jam, sehingga memangkas waktu tempuh dari Makassar menuju Parepare yang semula 3 jam menjadi 1,5 jam saja. Rencananya kereta api ini nantinya akan dioperasikan dengan 8 perjalanan per hari. Nilai investasi pembangunan proyek kereta api Makassar-Parepare sebesar Rp 9,28 triliun, yang

berasal dari APBN, pembiayaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), serta pengadaan tanah oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), dan APBD Provinsi Sulawesi Selatan.

Tujuan pengembangan jalur kereta api rute Makassar-Parepare adalah untuk menghubungkan wilayah yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan tingkat konsumsi energi yang rendah (Fitriah, dkk, 2018). Pembangunan jalur kereta api ini merupakan hal yang baru bagi masyarakat Kabupaten Maros dan Barru. Pembangunan moda transportasi kereta api rute Makassar-Parepare tersebut, menimbulkan berbagai macam bentuk perubahan sosial dan dampak yang ditimbulkan. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, pembangunan ini memunculkan berbagai dampak seperti pada alih fungsi lahan dari lahan pertanian menjadi rel dan stasiun kereta api. Hal ini didukung dengan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Barru, luas lahan sawah di Kecamatan Soppeng Riaja berkurang dari 1.608 hektar pada tahun 2017 menjadi 1.534 hektar pada tahun 2018, yang merupakan salah satu wilayah di Kabupaten Barru yang memiliki lahan persawahan (BPS Kabupaten Barru, 2019). Selain itu, masyarakat harus di relokasi akibat tempat tinggal mereka menjadi lokasi pembangunan jalur kereta api. Berdasar pada uraian latar belakang keberadaan dan beroperasinya kereta api rute Makassar-Parepare lintas Maros-Barru, merupakan dasar inisiatif penulis untuk melakukan penelitian akademik, dengan judul : Kajian Perilaku Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Transportasi Umum Pasca Pengoperasian Kereta Api Rute Maros-Barru.

METODE PENELITIAN

Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini membutuhkan berbagai data, baik data primer maupun data sekunder, sehingga harus ditentukan jenis data yang dibutuhkan. Disamping itu harus diperjelas sumber datanya dan bagaimana cara mengumpulkannya.

Data Primer

Data primer adalah data dan informasi yang diperoleh peneliti dari hasil penelitian lapangan, meliputi; Sejumlah Data penduduk masyarakat selaku pengguna Kreta Api di wilayah penelitian

Data Sekunder

Data sekunder adalah data dan informasi yang didapat tidak langsung dilapangan oleh

peneliti melainkan dari buku-buku atau dokumentasi yang sudah diterbitkan sebelumnya, yang diperuntukkan untuk melengkapi data primer.

Sumber Data

Sumber data dari penelitian ini terdiri dari dua sumber, karena jenis data yang dibutuhkan juga ada dua. Adapun sumber data, sebagai berikut;

1. Sumber data primer, data yang didapat dari survey yang dilakukan secara langsung dilapangan oleh peneliti melalui kuesioner.
2. Sumber data sekunder, didapat dari hasil survey yang dilakukan pada instansi terkait terutama dinas bersangkutan, berupa buku atau dokumen yang sudah diterbitkan ke publik, sehingga mudah disadur, seperti; Rencana Tata Ruang Wilayah.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dimaksud disini adalah; metode kompilasi data serta metode pendekatan analisis.

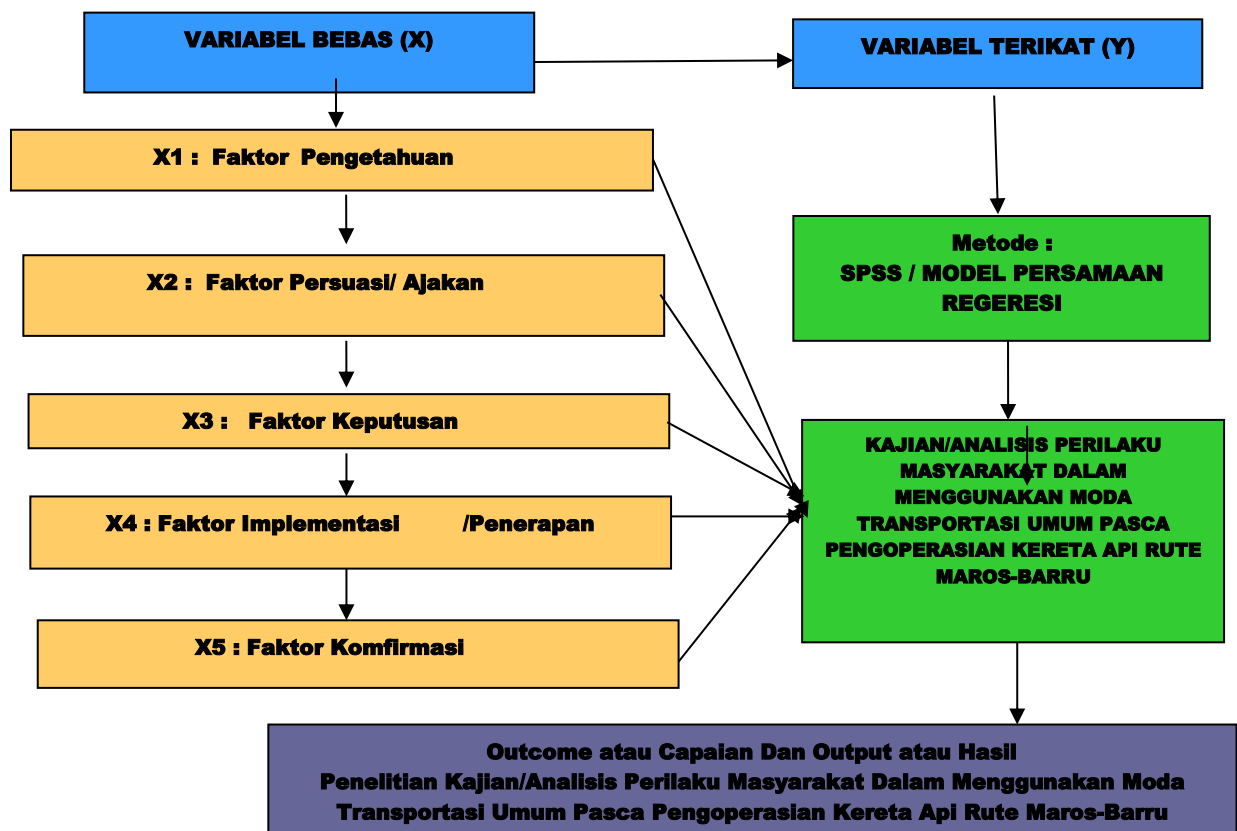
Teknik Analisis

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif-kualitatif. Pada penelitian ini, setelah peneliti mengumpulkan data dalam bentuk hasil kuisioner, wawancara, dan observasi maka untuk selanjutnya data tersebut akan dianalisis lebih mendalam lagi sehingga membentuk suatu kesimpulan ilmiah-alamiah yang dapat diterima oleh berbagai kalangan khususnya bagi masyarakat dan pemerintah Kabupaten Maros dan Kabupaten Barru. Beberapa alasan memilih metode ini yaitu: Pertama; metode ini lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan jamak (kompleks/heterogen). Kedua; metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan informan. Dan Ketiga; metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi. Metode ini juga dapat menggambarkan abstraksi dari berbagai macam alternatif pengembangan kemitraan pemerintah daerah dengan swasta secara teoritis kritis dan obyektif. Alasan lain dari dipilihnya metode ini dikarenakan pemahaman seseorang terhadap sebuah permasalahan lebih bersifat kualitatif yang didasarkan pada persepsi, eksplorasi pemikiran, penjelasan dan pengembangan konsep. Teknik Tabulasi, dilakukan untuk mentabulasi data-data sehingga dapat memberikan gambaran dari suatu yang diteliti, terutama berkaitan dengan tingkat kebutuhan masyarakat terhadap prasarana di wilayah. Untuk analisis ini digunakan sebagai kombinasi antara pendekatan statistik dengan pendekatan kualitatif dalam menggambarkan

fenomena dan fakta yang ada yaitu dengan analisis Tabel Frekuensi yang dikelompokkan menurut jenis pertanyaan.

Penarikan Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi sebagai karakteristik atau sifat, yang diambil secara acak atau random yang diprediksi dapat mewakili seluruh populasi penelitian terkait dengan data objek penelitian. Menurut Roscoe dalam Buku *Research Methods For Business* (1982 : 253) memberikan saran-saran tentang ukuran sampel untuk penelitian sebagai berikut : Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30-500 sampel. Bila sampel dibagi dalam kategori, misal Pria-Wanita, PNS, Pegawai Swasta dll, maka jumlah anggota sampel setiap kategori minimal 30. Bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan multivariate, maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali dari jumlah variable yang diteliti, misal penelitian dengan jumlah variable independent dan dependent sebanyak 5, maka jumlah anggota sampel sebanyak $10 \times 5 = 50$. Penelitian ini digunakan sebanyak 100 sampel sebagai responden, hal ini didasarkan pada pendapat Cohenn dan Rhoschoe.



HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi berganda bertujuan untuk meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium) bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediator dimanipulasi atau dinaik turunkan nilainya, (Sugiyono, 2014:277). Analisis regresi linier berganda akan dilakukan bila jumlah variabel independennya minimal 2 (dua). persamaan regresi linier berganda adalah sebagai berikut: $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$

Hasil uji regresi berganda dengan menggunakan SPSS ver. 21 diperoleh koefisien regresi seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.16. Hasil Uji Regresi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.801	1.298		1.388	.169
	Pengetahuan	-.247	.083	-.260	-2.958	.004
	Ajakan	-.061	.076	-.059	-.801	.425
	Keputusan	.167	.086	.173	1.946	.055
	Penerapan	.095	.082	.093	1.149	.253
	Konfirmasi	.888	.104	.757	8.560	.000
Dependent Variable: Perilaku Masyarakat						

Pembahasan

Pembahasan didasarkan pada hasil analisis melalui Model Persamaan Regresi : $Y = 1.801 - 0,247X_1 - 0,061X_2 + 0,167X_3 + 0,095X_4 + 0,888X_5$, dan Klasifikasi korelasi koefisien berdasar Sugiono, sebagai berikut:

Tabel 4.17. Nilai Koefisien Korelasi dan Keterangan Pengaruh

Koefisien Korelasi	Keterangan
0,00 - 0,199	sangat rendah
0,20 - 0,399	Rendah
0,40 - 0,599	Sedang
0,60 - 0,799	Kuat
0,80 - 1,000	sangat kuat

Sumber: (Sugiyono, 2017)5 Ghozali, I. (2018). Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 25 edisi ke-9.

Berdasar uraian hasil analisis sebagaimana uraian diatas, selanjutnya dapat dikemukakan uraian pembahasan penelitian melalui Model persamaan Regresi, sebagai berikut :

$$Y = 1.801 - 0,247X_1 - 0,061X_2 + 0,167X_3 + 0,095X_4 + 0,888X_5$$

Variabel Terikat : (Y) = Perilaku Masyarakat pengguna jasa angkutan kereta api pada rute Maros-Barru, merupakan variabel yang mendapat pengaruh dari variabel bebas (X), yaitu:

- a. Angka koefisien Variabel : X1 Aspek Pengetahuan, dengan nilai koefisien sebesar 0.247, memiliki pengaruh atau signifikansi yang "Rendah" dan diartikan sebagai kondisi dimana variabel Pengetahuan; punya pengaruh rendah terhadap perilaku pengguna/penumpang angkutan umum pasca pengoperasian kereta api pada rute Maros-Barru
- b. Angka koefisien Variabel : X2 Aspek Ajakan/Himbauan, dengan nilai koefisien sebesar 0.061, memiliki pengaruh atau signifikansi yang "Sangat Rendah" dan diartikan sebagai kondisi dimana variabel Ajakan; punya pengaruh sangat rendah terhadap perilaku pengguna/penumpang angkutan umum pasca pengoperasian kereta api pada rute Maros-Barru
- c. Angka koefisien Variabel : X3 Aspek Keputusan, dengan nilai koefisien sebesar 0.167, memiliki pengaruh atau signifikansi yang "Sangat Rendah" dan diartikan sebagai kondisi dimana variabel Keputusan; punya pengaruh sangat rendah terhadap perilaku pengguna/penumpang angkutan umum pasca pengoperasian kereta api pada rute Maros-Barru
- d. Angka koefisien Variabel : X4 Aspek Implementasi/Penerapan, dengan nilai koefisien sebesar 0.095, memiliki pengaruh atau signifikansi yang "Sangat Rendah" dan diartikan sebagai kondisi dimana variabel Implementasi/Penerapan berpengaruh Sangat Rendah terhadap perilaku pengguna/penumpang angkutan umum pasca pengoperasian kereta api pada rute Maros-Barru.
- e. Angka koefisien Variabel : X5 Aspek Konfirmasi, dengan nilai koefisien sebesar 0.888, memiliki pengaruh atau signifikansi yang "Sangat Kuat" dan diartikan sebagai kondisi dimana variabel Konfirmasi, berpengaruh sangat kuat terhadap Perilaku pengguna/penumpang angkutan umum pasca pengoperasian kereta api pada rute Maros-Barru.

Hasil pembahasan diatas didasarkan pada hasil analisis dengan nilai koefisien pada variabel yang diteliti. Menurut Sugiyono; Bahwa semakin kecil angka koefisien variabel, maka tingkat kepuasan masyarakat sebagai penumpang/pengguna jasa kereta api semakin bagus.

Sebaliknya jika angka koefisien variabel semakin tinggi, maka angka ini memberi pengaruh yang menyebabkan tidak terjadinya kepuasan pengguna jasa angkutan kereta api. Skala angka koefisien yang dimaksud antara 0,00 sampai dengan 1,00 (Sugiyono, 2014).

SIMPULAN

Mengkaji/menganalisis perilaku masyarakat menggunakan moda transportasi umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros-Barru, sebagai berikut: Bahwa Variabel X1: Aspek Pengetahuan; memiliki nilai koefisien pengaruh "Rendah" pada perilaku masyarakat menggunakan moda transportasi umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros/Barru, kesimpulannya; Bahwa variabel tersebut terhadap perilaku masyarakat pengguna angkutan umum direspon sebagai hal yang dipersepsikan rendah memberi pengaruh setelah beroperasinya kereta api rute Maros-Barru. Variabel X2: Aspek Ajakan atau Himbauan: Variabel X3: Aspek Keputusan: Variabel X4: Aspek Penerapan, ketiga (3) variabel tersebut memiliki nilai koefisien pengaruh "Sangat Rendah" pada perilaku masyarakat menggunakan moda transportasi umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros-Barru, kesimpulannya; Bahwa ketiga (3) variabel tersebut terhadap perilaku masyarakat pengguna angkutan umum direspon sebagai hal yang dipersepsikan tidak memberi pengaruh setelah beroperasinya kereta api rute Maros-Barru. Variabel X5: Aspek Konfirmasi; memiliki nilai koefisien pengaruh "Sangat Kuat" pada perilaku masyarakat menggunakan moda transportasi umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros-Barru, kesimpulannya; Bahwa variabel tersebut punya pengaruh sangat kuat terhadap perilaku masyarakat pengguna angkutan umum, direspon sebagai hal yang dipersepsikan sangat kuat memberi pengaruh setelah beroperasinya kereta api rute Maros/Barru.

Menganalisis variabel perilaku yang memiliki angka dominasi pada perilaku masyarakat menggunakan moda transportasi umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros-Barru. Bahwa : Variabel X5: melakukan Konfirmasi; memiliki nilai koefisien pengaruh "Sangat Kuat" pada perilaku masyarakat pengguna angkutan umum pasca pengoperasian kereta api rute Maros/Barru, hal tersebut merupakan variabel yang mempunyai angka koefisien yang dominan untuk mempengaruhi perilaku masyarakat pengguna angkutan umum untuk beralih menggunakan moda transportasi kereta api dan mempersepsikan bahwa moda transportasi kereta api pada rute Maros-Barru lebih memberikan banyak kelebihan dibanding dengan angkutan umum bus dan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

Almuizat, A. (2022). Analisis Aksesibilitas Stasiun Ka Mandai Terhadap Jaringan Transportasi

- Di Tata Ruang Wilayah= Analysis Of Accessibility Mandai Train Station On Transportation Network In Regional Spatial Planning (Doctoral Dissertation, Universitas Hasanuddin).
- Dewi, P., Astuti, S. W., & Damayanti, A. T. (2023). Pengenalan Sistem Operasi Kereta Api pada Komunitas Railfans DAOP Empat dengan Metode Ceramah Interaktif. *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(4), 3118-3124.
- Fitriah, R., Idrus, M., & Chairunnisa, A. S. (2018). Analisis Perbandingan Biaya Pengangkutan Peti Kemas Menggunakan Moda Truk, Kereta Api Dan Kapal Provinsi Sulawesi Selatan. *Jurnal Penelitian Enjiniring*, 22(1), 70–75
- Hartasantoso, R. F., & Wahyuningaji, R. P. (2015). Kajian Tarif Kereta Api Penataran Jurusan Blitar-Surabaya. *Jur. Tek. Sipil Fak. Tek. Univ. Brawijaya*.
- Herman, H., & Tamara, R. (2020). Penetapan Tarif pada Reaktivasi Kereta Api Bandung â€”Ciwidey dengan Metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). *RekaRacana: Jurnal Teknil Sipil*, 6(1), 54.
- Kadarisman, M. (2018). Kebijakan Transportasi Kereta Cepat Jakarta Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 4(3), 251-266.
- Mutiawati, C., Sastra, M. D., & Suryani, F. M. (2023). Analisis Tarif Angkutan Paratransit Berdasarkan Ability To Pay dan Willingness To Pay Rute Banda Aceh-Medan. *Journal of The Civil Engineering Student*, 5(1), 1-7.
- Pambudi, A. S., & Hidayati, S. (2020). Analisis Perilaku Sosial Pengguna Moda Transportasi Perkotaan: Studi Kasus Mass Rapid Transit (MRT) DKI Jakarta. *Bappenas Working Papers*, 3(2), 143-156.
- Paulsone, Y. M. A., Bella, P. A., & Tjung, L. J. (2024). Analisis Kondisi Fasilitas Dan Tingkat Pelayanan Pasca Renovasi Stasiun Jatinegara. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 6(1), 685-690.
- Pramesti, D., Andini, N. L. P. J., Raharjo, D. A. K., & Dwipayana, A. D. (2024). Efektivitas Penggunaan Moda Transportasi Umum Dengan Kendaraan Pribadi. *Indonesian Journal Of Multidisciplinary On Social And Technology*, 2(1), 6-16.
- Prima, T. S., & Prayogi, L. (2020). Kajian Perilaku Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Oriented Development (Tod). *Jurnal Arsitektur Zonasi*, 3(1), 1-10.
- Rakhmatulloh, A. R., Intan, D., & Dewi, K. (2022). Integrasi Antar Transportasi Umum Di Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1), 36-46.
- Ramli, M. I., Mullyani, S. P., Adisasmata, S. A., Abdurrahman, M. A., & Yatmar, H. (2023). Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Non-Komuter Untuk Penentuan Tarif

- Pada Perencanaan Layanan Operasi Kereta Api Makassar–Parepare. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 20(1), 51-60.
- Rismawati, L., Priatmadi, B. J., Hidayat, A. S., & Indrayatie, E. R. (2020). Kajian Persepsi Dan Perilaku Masyarakat Terhadap Pencemaran Air Sungai Martapura. *Enviroscientee*, 16(3), 389-396.
- Safitri, R. (2016). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang. In *FROPIL (Forum Profesional Teknik Sipil)* (Vol. 4, No. 2, pp. 156-164).
- Siddiq, R., & Ashad, H. (2022). Kajian Biaya Tarif Penumpang Dan Operasional Kendaraan Terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Bus Mamminasata Di Kota Makassar. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur Dan Sains*, 1(9), 12-23.
- Soimun, A., & Widyastuti, H. (2018). Analisis Probabilitas Perpindahan Moda Pengguna Kendaraan Pribadi (Sepeda Motor dan Mobil) ke Kereta Api Commuter Surabaya Sidoarjo. Surabaya: ITS.
- Viryananda, C., Linggasari, D., & Angkat, H. (2021). Analisis Atp-Wtp Penumpang Kereta Bandara Lintas Manggarai-Soekarno Hatta. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 53-64.
- Wesli, W. (2016). Kajian mobilitas penduduk pada sistem transportasi darat pasca tsunami di Propinsi Aceh. *Teras Jurnal: Jurnal Teknik Sipil*, 2(4).