

Analisis Faktor yang Memengaruhi Generasi Z di Jakarta Dalam Pemilihan Transportasi Umum

Galih Rizkie Harianto¹, Urip Sedyowidodo¹, Ade Asmi²

^{1,2} Prodi Manajemen FEIS Universitas Bakrie Jakarta, Indonesia

urip.sedyowidodo@bakrie.ac.id

² Prodi Teknik Sipil FTIK Universitas Bakrie Jakarta, Indonesia

ade.asmi@bakrie.ac.id

Submitted : 2024-06-28 | Reviewed : 2024-06-30 | Accepted : 2024-07-01

Abstrak— Transportasi umum memainkan peran penting dalam mobilitas perkotaan termasuk di Jakarta yang merupakan kota metropolitan padat penduduk. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan transportasi umum oleh Generasi Z di Jakarta. Melalui survei dan analisis data, penelitian ini menggali preferensi dan persepsi Generasi Z terhadap keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kebersihan, waktu tempuh, biaya, dan aksesibilitas transportasi umum di Jakarta. Sampel mencakup seluruh individu Generasi Z yang beraktivitas di wilayah DKI Jakarta. Pendekatan analisis data yang digunakan adalah metode analisis faktor. Dari 24 variabel, 21 variabel yang saling terkait membentuk 6 faktor yang berpengaruh terhadap pilihan Generasi Z dalam menggunakan transportasi umum di Jakarta. Temuan mengungkap bahwa faktor Keselamatan memiliki eigenvalue sebesar 6.155, faktor Waktu Tempuh sebesar 2.996, faktor Biaya sebesar 1.991, faktor Aksesibilitas sebesar 1.604, faktor Kenyamanan sebesar 1.136, dan faktor Keandalan sebesar 1.001.

Kata kunci: generasi z; transportasi umum; keselamatan; waktu tempuh; biaya; aksesibilitas; kenyamanan; keandalan.

Abstract— *Public transportation is important in urban mobility including in Jakarta, a densely populated metropolitan city. This study aims to analyse the factors that influence the choice of public transportation by Generation Z in Jakarta. Through surveys and data analysis, this study explores the preferences and perceptions of Generation Z regarding safety, security, reliability, comfort, cleanliness, travel time, cost, and accessibility of public transportation in Jakarta. The sample includes all Generation Z individuals active in the DKI Jakarta area. The data analysis approach used is the factor analysis method. From 24 variables, 21 interrelated variables formed 6 factors influencing Generation Z's choice of public transportation in Jakarta. The findings reveal that the Safety factor has an eigenvalue of 6.155, the Travel Time factor has an eigenvalue of 2.996, the Cost factor has an eigenvalue of 1.991, the Accessibility factor has an eigenvalue of 1.604, the Convenience factor has an eigenvalue of 1.136, and the Reliability factor has an eigenvalue of 1.001.*

Keywords— *generation z; public transportation; safety; travel time; cost; accessibility; convenience; reliability.*

PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan utama di wilayah metropolitan Jakarta (WMJ) adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas menimbulkan berbagai kerugian, baik dalam bentuk eksternalitas negatif seperti meningkatnya waktu tempuh, kecelakaan lalu lintas, polusi udara, dan konsumsi bahan bakar berlebihan, maupun dalam bentuk gangguan kesehatan mental seperti stres dan kecemasan. Biaya akibat kemacetan mencapai 50.2 triliun rupiah per tahun dan diperkirakan akan meningkat menjadi 65 triliun rupiah per tahun pada 2020. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Perhitungan kerugian dilakukan dengan menggunakan dua parameter saja, yaitu biaya operasional kendaraan sebesar Rp281 triliun dan kerugian waktu sebesar Rp369 triliun. Namun, dalam perhitungan ini tidak termasuk biaya kerusakan lingkungan akibat polusi seperti polusi udara dan suara. Selain itu, tidak diperhitungkan

kerugian akibat kegagalan transaksi, penurunan produktivitas, dan daya saing dibandingkan dengan kota-kota besar di kawasan Asia Tenggara (Harmadi, 2016).

Menurut Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, (2022), dari total kendaraan yang melintas di Jakarta setiap hari, sebanyak 65.62% adalah sepeda motor dan 14% adalah mobil penumpang, sedangkan transportasi umum massal seperti KRL dan TransJakarta hanya sebesar 9.16% dan 3.37%. Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan pribadi masih menjadi pilihan utama bagi para komuter di Jakarta. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum sebagai alternatif moda transportasi bagi para komuter di Jakarta.

Transportasi umum merupakan salah satu aspek penting dalam kehidupan perkotaan modern. Di kota-kota besar seperti Jakarta, penggunaan transportasi umum seperti Kereta Rel Listrik (KRL), Transjakarta, Ojek Online, dan Moda Raya Terpadu (MRT) menjadi pilihan bagi banyak penduduk untuk memenuhi kebutuhan mobilitas harian. Penggunaan transportasi umum di Jakarta memiliki potensi untuk mengurangi kemacetan, polusi udara, serta menghemat energi. Transportasi umum juga dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan raya dan meningkatkan efisiensi penggunaan ruang jalan. Namun, penggunaan transportasi umum di Jakarta masih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Salah satu faktor yang memengaruhi pemilihan moda transportasi adalah karakteristik sosial ekonomi dari para komuter. Beberapa karakteristik sosial ekonomi yang berpengaruh antara lain adalah pendapatan, pendidikan, gender, sektor pekerjaan, kepemilikan sepeda motor, kepemilikan mobil, kota asal, jarak tempuh, dan jumlah komuter dalam satu rumah tangga (Maulana & Yudhistira, 2020). Selain itu, faktor lain yang juga berpengaruh adalah motivasi dan preferensi dari para komuter terhadap moda transportasi yang tersedia (Anik et al., 2018; Borhan et al., 2019; Burian et al., 2018).

Salah satu kelompok komuter yang menarik untuk diteliti adalah generasi Z. Salah satu kelompok komuter yang menarik untuk diteliti adalah Generasi Z. Generasi Z adalah generasi yang lahir pada tahun 1997-2012 dan tumbuh bersama perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (TIK). Generasi Z memiliki karakteristik yang berbeda dengan generasi sebelumnya, seperti lebih kreatif, inovatif, kolaboratif, multikultural, dan adaptif (Parker et al., 2019). Selain mahir dalam teknologi, generasi ini juga terbiasa melakukan banyak hal dalam waktu yang bersamaan atau disebut sebagai multitasking. Karena itu, mereka tidak ingin ada hal yang memakan waktu dan rumit, namun ingin segala sesuatu dapat dilakukan dengan cepat dan efisien (Wijoyo et al., 2020). Oleh karena itu, generasi Z memiliki kebutuhan dan harapan yang berbeda terhadap moda transportasi yang mereka gunakan.

Penelitian ini akan melakukan analisis faktor-faktor yang memengaruhi generasi Z di Jakarta dalam pemilihan transportasi umum. Penelitian ini akan melibatkan variabel dan faktor yang dapat memengaruhi pemilihan transportasi umum oleh generasi Z di Jakarta, seperti faktor keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kebersihan, waktu tempuh, biaya, dan aksesibilitas. Penelitian ini akan memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang preferensi dan prioritas generasi Z dalam pemilihan transportasi umum di Jakarta, serta memberikan rekomendasi kebijakan dan strategi yang relevan untuk meningkatkan keberlanjutan dan efisiensi sistem transportasi umum di kota ini.

TINJAUAN TEORI

A. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan suatu cara atau metode untuk mengangkut manusia atau barang melalui kendaraan yang dijalankan dengan bantuan mesin atau tenaga manusia. Fungsi dari transportasi adalah untuk mempermudah kegiatan manusia sehari-hari. Para ahli telah mengemukakan definisi dan pengertian mengenai transportasi dengan pandangan yang berbeda-beda. Meskipun demikian, terdapat pula kesamaan dalam definisi yang diberikan oleh para ahli tersebut (Adriansyah, 2015).

Transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam perekonomian. Kehidupan masyarakat sangat bergantung pada sektor ini yang berperan sebagai pendorong, penopang, dan penggerak pertumbuhan ekonomi. Jika sektor transportasi tidak dikelola dengan baik, maka pembangunan dan hasil-hasilnya tidak dapat dinikmati secara optimal oleh seluruh rakyat, sehingga pemerataan pembangunan menjadi terhambat. Oleh karena itu, peran transportasi sangatlah krusial dan harus dikelola dengan baik agar dapat memberikan manfaat yang maksimal bagi masyarakat (Sigit Haryono, 2010).

Sarana transportasi memegang peranan penting dalam memfasilitasi mobilitas manusia sehari-hari. Oleh karena itu, transportasi perlu dipersiapkan dengan baik dan aman karena berdampak besar pada berbagai kegiatan seperti perekonomian, pengiriman barang atau jasa, dan angkutan penumpang (Soleh et al., 2018).

Transportasi merupakan sebuah proses yang melibatkan pemindahan, pergerakan, pengangkutan, dan pengalihan, dimana proses ini tidak dapat dipisahkan dari kebutuhan akan alat pendukung untuk memastikan kelancaran proses pemindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan (Nasution, 2008).

B. Moda Transportasi Darat

Menurut Warpani (2002), transportasi di darat mencakup berbagai jenis kendaraan yang digunakan untuk beroperasi di jalan. Meskipun sering dikaitkan dengan transportasi jalan raya, transportasi di darat sebenarnya mencakup lebih dari itu.

Sedangkan menurut Miro (2005), ada 2 klasifikasi transportasi darat, yaitu:

1. Secara geografis: transportasi yang meliputi jalan, rel, perairan daratan, pipa, dan kabel, serta jalan raya.
2. Secara administratif: transportasi dalam kota, transportasi di pedesaan, transportasi antarkota dalam provinsi (AKDP), transportasi antarkota antarprovinsi (AKAP), dan transportasi lintas batas antarnegara (internasional).

C. Transportasi Umum

Adriansyah (2015) menyatakan bahwa angkutan umum merupakan alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat kalangan kecil dan menengah untuk menyelesaikan tugas dan kegiatan sehari-hari dalam masyarakat.

Menurut Abdulkadir (2008) transportasi umum adalah cara untuk menggerakkan orang dan benda dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan membantu individu atau kelompok mencapai tujuan mereka atau mengirim barang dari tempat awal ke tujuan akhir. Manfaat transportasi dapat dilihat dari tiga sudut pandang yaitu manfaat ekonomi, sosial, dan politik dalam kehidupan masyarakat. Konsep transportasi mencakup tiga aspek, yaitu:

- 1) Transportasi sebagai bisnis (Business)
- 2) Transportasi sebagai perjanjian (Agreement)
- 3) Transportasi sebagai proses penerapan (Applying Process)

Menurut Warpani (2002) transportasi publik adalah alat transportasi yang digunakan untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan imbalan biaya. Sebuah kota dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta orang wajib mempunyai transportasi umum penumpang atau transportasi umum massal. Transportasi umum penumpang terbagi menjadi dua jenis yaitu paratransit dan masstransit. Paratransit ialah transportasi umum yang melayani penumpang dengan tarif dan jalur rute yang dapat disesuaikan dengan keinginan konsumen, umumnya tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap, misalnya taksi. Sedangkan masstransit ialah transportasi umum yang menyediakan layanan pengangkutan banyak penumpang dengan rute, jadwal, dan tarif yang tetap, contohnya bus.

D. Transportasi Umum di Jakarta

1. Bus Transjakarta

Kota Jakarta telah memperkenalkan Sistem Transportasi Makro yang terintegrasi dan terencana sebagai solusi atas masalah transportasi di kota tersebut. Salah satu fasilitas angkutan umum yang termasuk dalam Sistem Transportasi Makro adalah Transjakarta yang merupakan sistem Bus Rapid Transit (BRT). Sistem ini diharapkan dapat membantu mengembangkan budaya bertransportasi perkotaan yang baru (Sophie et al., 2011).

Pemerintah DKI Jakarta berharap agar TransJakarta BRT (Bus Rapid Transit) menjadi moda transportasi umum yang cepat, aman, nyaman, handal, dan terjangkau. Harapan ini diiringi dengan keyakinan bahwa peraturan ini dapat berdampak positif pada penurunan kemacetan di Jakarta (Gunawan, 2015).

2. KRL Commuterline

Layanan KRL Commuter Line merupakan moda transportasi kereta listrik komuter yang dijalankan oleh PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI). PT KCI merupakan anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Setiap harinya, hampir 1 juta orang mengandalkan KRL Commuter Line sebagai sarana transportasi mereka. PT KCI berupaya keras untuk memenuhi target pelayanan sebesar 12 juta penumpang per harinya pada tahun 2019 dengan menambah kekuatan armada KRL hingga 1.450 unit. Armada KRL tersebut terdiri dari berbagai jenis train set yang selalu siap mengantar penumpang ke berbagai tujuan, meskipun rute perjalanan KRL seringkali berubah-ubah.

Hingga saat ini, KRL Commuter Line telah mengalami banyak perubahan yang signifikan jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Dahulu kondisinya sangat tidak wajar dan pastinya tidak nyaman bagi para pengguna. Beberapa hal yang dianggap tidak wajar adalah ketiadaan AC, pintu kereta yang tidak pernah ditutup, penumpang yang berdesakan di atas kereta, serta kehadiran para pedagang dan pengamen di dalam gerbong. Semua faktor tersebut menyebabkan KRL Commuter Line sangatlah kotor, berbahaya, dan tidak layak digunakan.

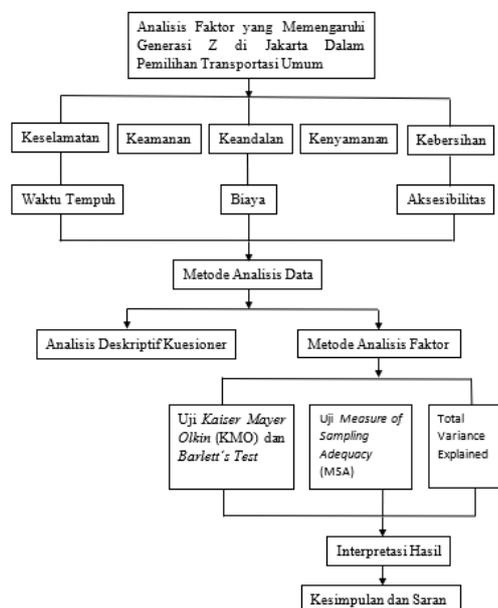
Setiap tahunnya, KRL Commuter selalu ditingkatkan kualitasnya sebagai moda transportasi yang lebih baik. Hal ini terlihat dari penggunaan e-tiket Kartu Multi Trip (KMT) dan Tiket Harian Berjamin (THB) sebagai pengganti tiket kertas, adanya Commuter Vending Machine (C-Vim) untuk mengurangi antrean di loket, dan aplikasi KRL Access yang memudahkan pengguna untuk mengetahui jadwal keberangkatan dan posisi kereta. Selain itu, KRL Commuter juga sudah beroperasi dengan formasi 12 kereta untuk memenuhi kebutuhan pengguna yang terus meningkat setiap tahunnya. Tak hanya itu, adanya Kereta Khusus Wanita (KKW) juga membuat pengguna wanita merasa lebih aman dan nyaman saat menggunakan KRL Commuter. Tidak hanya itu, saat ini juga tengah dilakukan renovasi pada stasiun-stasiun yang ada guna meningkatkan kenyamanan para pengguna KRL Commuter.

3. Ojek Online

Ojek Online adalah jenis angkutan umum yang sama dengan ojek konvensional yang menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi, namun lebih canggih karena sudah terintegrasi dengan teknologi. Ojek Online merupakan layanan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi aplikasi di smartphone untuk mempermudah pengguna dalam memesan pengemudi ojek tidak hanya untuk transportasi orang dan/atau barang, tetapi juga untuk membeli barang dan memesan makanan. Oleh karena itu, di masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan mobilitas yang padat dan masalah kemacetan yang menjadi polemik, Ojek Online hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan memanfaatkan kemajuan teknologi yang semakin pesat (Moh Amiruddin, 2019).

4. Moda Raya Terpadu (MRT)

MRT adalah sebuah sistem transportasi publik yang menggunakan kereta rel listrik di daerah perkotaan yang padat dengan kapasitas dan frekuensi yang tinggi serta memiliki jalur khusus yang terpisah dari sistem transportasi lainnya. Proyek pengembangan sistem transportasi ini dimulai pada tahun 2013 dan jalur pertama layanan MRT Jakarta mulai dioperasikan pada tanggal 24 Maret 2019. Dengan dioperasikannya MRT Jakarta, Indonesia berhasil memiliki layanan transportasi publik terintegrasi yang pertama kali dioperasikan di negeri ini. Asal usul istilah MRT berasal dari bahasa Inggris yaitu kepanjangan dari Mass Rapid Transit. Meskipun singkatan tersebut tetap digunakan, namun kepanjangan dalam bahasa Indonesia diartikan sebagai Moda Raya Terpadu. Istilah Moda Raya Terpadu dipilih untuk menjaga popularitas singkatan MRT yang sudah sangat dikenal oleh masyarakat (Agus Sudono, 2020).



GAMBAR 1 KERANGKA PENELITIAN

HIPOTESIS PENELITIAN

Diduga faktor Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kebersihan, Waktu Tempuh, Biaya, dan Aksesibilitas merupakan faktor yang dipertimbangkan oleh Generasi Z dalam keputusan menggunakan transportasi umum di Jakarta.

METODE PENELITIAN

A. Strategi Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan sifat menanyakan hubungan antara dua variabel atau lebih. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana hubungan antara variabel yang diteliti. Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif dengan metode analisis statistika deskriptif.

Sugiyono (2022) menyatakan bahwa penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang didasarkan pada filsafat positivisme. Metode ini digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu dengan cara mengumpulkan data menggunakan instrumen penelitian. Selanjutnya, data yang terkumpul dianalisis secara kuantitatif atau statistik dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Sugiyono (2022) juga menjelaskan bahwa pendekatan penelitian deskriptif adalah cara untuk merumuskan masalah yang berkaitan dengan keberadaan variabel mandiri.

B. Populasi dan Sampel

Populasi penelitian ini adalah Generasi Z yang lahir diantara tahun 1997 sampai 2012 dan beraktivitas di wilayah DKI Jakarta. Sampel dalam penelitian ini diambil dengan menggunakan teknik *purposive sampling* dengan kriteria.

- Generasi Z (lahir diantara tahun 1997 sampai 2012).
- Berkktivitas di DKI Jakarta.
- Pengguna transportasi umum atau mengetahui transportasi umum di DKI Jakarta.

C. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini akan menggunakan 2 macam teknik pengumpulan data, yaitu data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data berdasarkan sumbernya menurut Sugiyono (2022) ada dua jenis yaitu:

- Data Primer: Diperoleh dengan membagikan kuesioner kepada Generasi Z yang lahir pada tahun 1997-2012 yang tinggal di kota metropolitan DKI Jakarta dan menggunakan transportasi umum seperti Transjakarta, MRT, dan KRL.
- Data Sekunder: Diperoleh dari orang lain, dokumen, literatur, internet, atau referensi yang tersedia.

Penelitian ini menggunakan skala ordinal dengan teknik pengukuran skala Likert. Sugiyono (2022) mengatakan bahwa skala Likert digunakan untuk mengukur pendapat, sikap, atau perilaku responden terhadap pertanyaan tertentu. Responden dalam penelitian ini memberikan jawaban sesuai dengan pendapat, sikap, dan perilaku mereka terkait dengan pertanyaan yang telah ditetapkan.

TABEL 1 SKALA LIKERT

No.	Pilihan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Netral (N)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Uji Instrumen

Uji validitas digunakan untuk mengukur validitas suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid apabila pertanyaan-pertanyaan pada kuesioner dapat mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Dalam penelitian ini, Koefisien Korelasi Pearson digunakan untuk mengukur validitas dengan menghitung korelasi antara skor setiap item pertanyaan dengan skor total (Ghozali, 2018). Hasil pengujian dengan menggunakan program SPSS Statistics 22 menunjukkan Koefisien Pearson berkorelasi antara skor seluruh item pertanyaan terhadap total. Skor variabel menunjukkan hasil yang signifikan (pada taraf 0.05). Jadi dapat disimpulkan bahwa dari 24 soal yang dilakukan validasi, soal pada variabel konstruk penelitian yang valid berjumlah 24 soal dari delapan variabel. Hasil pengujian dengan menggunakan SPSS 22 program menunjukkan bahwa nilai Cronbach alpha variabel yang diteliti adalah 0.911 untuk 24 pertanyaan. Nilai Cronbach alpha instrumen yang digunakan dalam penelitian ini > 0.60 yang menunjukkan bahwa data yang dikumpulkan menggunakan instrumen ini dapat diandalkan.

B. Analisis Karakteristik Responden

Data menunjukkan bahwa terdapat 69 responden atau sebesar 42.9% berjenis kelamin laki-laki. Sementara sisanya sebanyak 92 responden atau 57.1% berjenis kelamin perempuan. Mayoritas responden pada penelitian ini berjenis kelamin perempuan.

Pada karakteristik umur, terdapat 1 responden atau 0.6% berumur 11-13 tahun, 1 responden atau 0.6% berumur 14-16 tahun, 2 responden atau 1.2% berumur 17-19 tahun, 131 responden atau 81.4% berumur 20-23 tahun, dan 26 responden atau 16.1% berumur 24-26 tahun. Mayoritas responden berumur 20-23 tahun.

Karakteristik pekerjaan terdiri dari beberapa pekerjaan yaitu pelajar, mahasiswa/i, pegawai negeri, pegawai swasta, wiraswasta, dan lainnya. Terdapat 1 responden atau 0.6% pelajar, 129 responden atau 80.1% mahasiswa, 3 responden atau 1.9% pegawai negeri, 26 responden atau 16.1% pegawai swasta, 1 responden atau 0.6% wiraswasta, dan 1 responden lainnya memiliki pekerjaan lain dengan persentase 0.6%. Mayoritas responden adalah mahasiswa/i.

Karakteristik transportasi umum yang dipilih terdiri dari beberapa transportasi umum yaitu Transjakarta, MRT, KRL, ojek online motor, ojek online mobil, dan lainnya. Terdapat 47 responden atau 29.2% memilih Transjakarta, 20 responden atau 12.4% memilih MRT, 46 responden atau 28.6% memilih KRL, 40 responden atau 24.8% memilih ojek online motor, dan 8 responden atau 5% memilih ojek online mobil. Mayoritas responden memilih Transjakarta.

C. Analisis Deskriptif

Variabel Keamanan memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban setuju, dimana terdapat 113 orang atau 81.4% responden yang menjawab setuju. Variabel Keandalan memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban setuju, dengan 34 orang atau 21.1% responden yang menjawab setuju. Variabel Kenyamanan memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban sangat setuju, dengan 33 orang atau 20.5% responden yang menjawab sangat setuju. Variabel Kebersihan memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban sangat setuju, dengan 37 orang atau 23% responden yang menjawab sangat setuju. Variabel Waktu Tempuh memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban setuju, dengan 28 orang atau 17.4% responden yang menjawab setuju. Variabel Biaya memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban sangat setuju, dengan 46 orang atau 28.6% responden yang menjawab sangat setuju. Variabel Aksesibilitas memiliki 3 pernyataan dengan skor tertinggi pada jawaban sangat setuju, dengan 43 orang atau 26.7% responden yang menjawab sangat setuju.

1. Variabel Aksesibilitas dalam penelitian ini memiliki 3 pernyataan yang berdasarkan sebaran jawaban responden secara umum sudah dapat dikategorikan baik yang memiliki skor tertinggi terdapat pada jawaban responden sangat setuju pada faktor keamanan. Terdapat 43 orang atau 26.7% responden yang menjawab sangat setuju

D. Uji Asumsi Analisis Faktor

1. Uji KMO dan Barlett Test

Analisis faktor mempunyai asumsi-asumsi yang harus dipenuhi terlebih dahulu antara lain data atau sampel yang diberikan cukup dan antar variabel mempunyai korelasi. Kecukupan data atau sampel dapat diketahui melalui nilai Measure of Sampling Adequacy (MSA) dan Kaiser-Meyer-Olkin (KMO). Nilai dari kedua ukuran ini dapat diperoleh dengan bantuan software SPSS Statistics 22. Mengacu pada landasan teori bahwa suatu kelompok data dikatakan memenuhi asumsi kecukupan data, jika nilai MSA dan KMO lebih besar dari 0,5 (Hair et al., 2010).

TABEL 2 OUTPUT MSA DAN KMO SERTA UJI BARLETT TERHADAP OUTPUT SPHERICITY DARI SPSS

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy	0.782
Bartlett's Test of Approx. Chi-Square Sphericity	1463.526
df	210
Sig.	0.000

Berdasarkan Tabel 2 terlihat asumsi kecukupan data telah terpenuhi dengan melihat nilai MSA dan KMO > 0,782 pada output SPSS. Uji kecukupan data atau sampel telah terpenuhi, artinya salah satu asumsi untuk

melanjutkan ke analisis faktor telah terpenuhi. Selanjutnya untuk melihat korelasi antar variabel independen dapat memperhatikan tabel Anti-Image Matrices. Nilai yang perlu diperhatikan adalah MSA (Measure of Sampling Adequacy). Nilai MSA berkisar antara 0 sampai dengan 1, dengan ketentuan menurut Suliyanto (2006) sebagai berikut:

TABEL 3 NILAI MSA

MSA Value	Recommendation
0.9	Very Good
0.8	Good
0.7	Normal
0.6	Enough
0.5	Not Enough
<0.5	Rejected

Sumber: Suliyanto (2006)

Hasil pengujian dengan SPSS terdapat tiga item pertanyaan yang nilainya < 0.5 yaitu Ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan transportasi umum, Keberadaan petugas keamanan di transportasi umum, dan Sistem pengamanan darurat. Jadi dalam analisis faktor ini tidak diikutsertakan item pertanyaannya. Selain itu antar variabel harus memenuhi asumsi korelasi. Berdasarkan landasan teori maka hipotesis uji korelasi ini adalah sebagai berikut:

Diduga faktor Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kebersihan, Waktu Perjalanan, Biaya, dan Aksesibilitas merupakan faktor yang menjadi pertimbangan Generasi Z dalam mengambil keputusan menggunakan transportasi umum di Jakarta. Hasil pengujian menunjukkan bahwa antar variabel faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan angkutan umum yang dirasakan responden telah memenuhi asumsi korelasi timbal balik yaitu dengan melihat nilai Sig. 0,000 lebih kecil dari α 0,05 yang berarti menerima hipotesis. Dengan demikian asumsi analisis faktor telah terpenuhi.

2. Pembentukan Nilai Faktor

Penentuan Banyak Faktor dan Pengelompokan Variabel Berdasarkan Factor Loading. Keputusan untuk mengambil faktor sebanyak-banyaknya didasarkan pada nilai *eigen* dari matriks korelasi antar variabel dan pengelompokan variabel dilakukan dengan membandingkan nilai absolut faktor loading diantara faktor-faktor yang terbentuk. Penentuan banyak faktor didasarkan pada nilai *eigen* dari matriks korelasi antar variabel (lih. Tabel 4). Nilai *eigen* yang diambil untuk menentukan berapa banyak faktor yang terbentuk adalah nilai eigen yang lebih besar dari satu (Sharma, 1996). Merujuk pada Lampiran 1, jumlah faktor yang terbentuk sebanyak 16 (enam belas) faktor dengan total variansi menjelaskan sebesar 67,158%.

TABEL 4 TOTAL VARIANCE EXPLAINED

Component	Total Variance Explained								
	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6.155	29.309	29.309	6.155	29.309	29.309	3.963	18.872	18.872
2	2.296	10.935	40.244	2.296	10.935	40.244	2.317	11.033	29.905
3	1.911	9.101	49.345	1.911	9.101	49.345	2.254	10.733	40.638
4	1.604	7.638	56.982	1.604	7.638	56.982	2.017	9.604	50.243
5	1.136	5.411	62.393	1.136	5.411	62.393	1.801	8.577	58.820
6	1.001	4.764	67.158	1.001	4.764	67.158	1.751	8.338	67.158
7	.861	4.102	71.259						
8	.766	3.647	74.906						
9	.706	3.361	78.267						
10	.691	3.289	81.556						
11	.571	2.720	84.276						
12	.545	2.594	86.870						
13	.472	2.246	89.116						
14	.419	1.997	91.113						
15	.389	1.853	92.966						
16	.332	1.580	94.546						
17	.296	1.409	95.955						
18	.279	1.328	97.283						
19	.236	1.124	98.407						
20	.196	.935	99.342						
21	.138	.658	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Berdasarkan hasil uji *Total Variance Explained* yang dilakukan untuk melihat berapa banyak faktor yang mungkin terbentuk, terdapat 6 (enam) variabel yang mempunyai nilai *eigen* lebih dari satu, sehingga terbentuk enam faktor. Dengan total variance explained sebesar 67.158.

3. Pengelompokan Variabel Ke dalam Masing-Masing Faktor

Dalam perangkat lunak SPSS, teknik ekstraksi yang diterapkan untuk mengelompokkan variabel-variabel adalah analisis faktor komponen utama. Proses pengelompokan ini mengandalkan peringkat nilai beban faktor yang bersifat mutlak, dimulai dari faktor pertama hingga faktor keenam.

TABEL 5 PENGELOMPOKAN FAKTOR DARI HASIL ROTATED COMPONENT MATRIX

No	Indikator	Faktor Terbutuk	Eigen Value	Loading Faktor	% Variance	% Cummulative
1	Tingkat kejadian kejahatan atau kecelakaan di dalam transportasi umum	Keselamatan	6.155	0.715	29.309	29.309
	Keberadaan alat keamanan keselamatan penumpang untuk insiden yang terjadi di transportasi umum			0.751		
	Kebijakan atau peraturan perlindungan keamanan			0.743		
	Tanda keselamatan yang jelas			0.741		
2	Rata-rata waktu perjalanan menggunakan transportasi umum	Waktu Tempuh	2.296	0.773	10.935	40.244
	Waktu tunggu untuk naik transportasi umum			0.8		
	Ketersediaan rute dengan kecepatan tinggi atau jalur cepat			0.8		
3	Tarif atau harga tiket transportasi umum	Biaya	1.911	0.698	9.101	49.345
	Biaya untuk menggunakan transportasi umum di Jakarta lebih hemat dibandingkan naik kendaraan pribadi			0.696		
	Biaya tambahan seperti parkir atau transfer			0.787		
4	Ketersediaan fasilitas penjualan tiket yang cepat dan mudah didapatkan di stasiun atau halte transportasi umum	Aksesibilitas	1.604	0.688	7.638	56.982
	Stasiun atau halte atau kendaraan mudah di jangkau dari tempat tinggal atau tempat beraktivitas			0.736		
	Kemudahan akses bagi individu dengan kebutuhan khusus di dalam halte atau stasiun atau kendaraan transportasi umum			0.849		
5	Kualitas tempat duduk dalam transportasi umum	Kenyamanan	1.136	0.741	5.411	62.393
	Ketersediaan fasilitas seperti AC, WiFi, atau fasilitas lainnya di dalam transportasi umum			0.688		
	Kondisi fisik kendaraan yang masih layak beroperasi			0.705		
	Pengelolaan sampah yang baik di dalam halte atau stasiun atau kendaraan transportasi umum			0.723		
	Kebersihan stasiun atau halte atau kendaraan transportasi umum			0.573		
Ketersediaan tempat sampah yang cukup di stasiun atau halte atau kendaraan transportasi umum	0.689					
6	Konsistensi jadwal transportasi umum	Keandalan	1.001	0.735	4.764	67.158
	Tingkat keterlambatan atau pembatalan perjalanan dalam transportasi umum			0.777		

Sumber: Penulis, 2023

Tabel 5 menunjukkan hasil dari analisis SPSS yang telah mengalami proses rotasi *varimax*, di mana nilai loading faktor yang kurang dari atau sama dengan 0.4 tidak dipertimbangkan. Output yang terlihat pada Tabel 5 menggambarkan bagaimana variabel-variabel telah dikelompokkan ke dalam berbagai faktor setelah proses rotasi *varimax*. Dengan demikian, kita dapat dengan mudah mengidentifikasi variabel-variabel yang tergabung dalam masing-masing faktor, mulai dari faktor pertama hingga faktor keenam.

Interpretasi Faktor

Pada tahap pemilihan nama faktor, dilakukan pencarian satu variabel yang mewakili setiap faktor. Pemilihan ini dilakukan berdasarkan faktor loading dengan nilai tertinggi dalam setiap faktor tersebut (Suliyanto, 2006).

Setelah variabel yang nilai loading factor nya kurang dari 0,5 dikeluarkan maka, berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta adalah Keselamatan. Keselamatan merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam memilih transportasi umum. Karena keselamatan penumpang bisa saja menyangkut nyawa penumpang. Jika moda transportasi umum bisa mengantarkan penumpang dengan selamat sampai tujuan, maka bisa memengaruhi Generasi Z dalam memilih transportasi umum di Jakarta. Begitu juga sebaliknya, jika moda transportasi umum tidak bisa mengantarkan penumpang dengan selamat, maka sulit penumpang untuk memilih atau mempercayai moda transportasi tersebut.

Faktor selanjutnya adalah Waktu Tempuh. Waktu tempuh sangat memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Karena jika moda transportasi umum bisa mengantarkan penumpang dengan cepat dan

tepat waktu maka hal itu akan memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Tetapi juga dengan mempertimbangkan keselamatan para penumpang.

Faktor berikutnya adalah Biaya. Faktor ini juga merupakan faktor penting bagi sebagian penumpang. Karena jika biaya yang dikeluarkan oleh penumpang itu lebih murah daripada naik kendaraan lainnya, maka hal ini dapat memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta.

Faktor selanjutnya adalah Aksesibilitas. Aksesibilitas sangat memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Karena jika semakin mudah untuk menaiki transportasi umum, maka para penumpang tidak perlu kesulitan mencari transportasi umum di sekitarnya.

Faktor berikutnya adalah Kenyamanan. Kenyamanan juga merupakan faktor penting yang dapat memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Karena jika situasi di dalam kendaraan atau stasiun atau halte itu nyaman, maka penumpang akan merasa senang dan nyaman selama dalam perjalanan.

Selain itu, faktor Keandalan juga merupakan faktor yang bisa memengaruhi Generasi Z untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Karena moda transportasi yang dapat diandalkan, seperti selalu tepat waktu juga akan membuat penumpang senang dan bisa memperkirakan waktu perjalanan mereka dengan benar.

E. Pembahasan

Hasil analisis faktor yang telah dilakukan menghasilkan enam faktor yang memengaruhi Generasi Z dalam pemilihan transportasi umum di Jakarta. Faktor-faktor ini menggambarkan preferensi dan pertimbangan yang diambil oleh Generasi Z dalam menggunakan transportasi umum. Dalam tabel interpretasi faktor, kita dapat melihat faktor-faktor yang terbentuk, eigen value, loading faktor, dan presentase kumulatif dari variasi yang dijelaskan oleh setiap faktor. Berikut adalah pembahasan mengenai faktor-faktor yang ditemukan:

Faktor 1 - Keselamatan: Faktor ini menyoroti pentingnya keselamatan penumpang dalam transportasi umum. Generasi Z cenderung memilih transportasi umum yang menawarkan perlindungan dan keamanan bagi mereka. Fasilitas keamanan seperti alat keselamatan, tanda-tanda keselamatan yang jelas, dan pengelolaan sampah yang baik dianggap penting dalam memengaruhi pemilihan transportasi umum. Penekanan pada faktor keselamatan menunjukkan bahwa Generasi Z sangat memperhatikan aspek ini dalam mengambil keputusan.

Faktor 2 - Waktu Tempuh: Faktor ini menunjukkan bahwa waktu tempuh menjadi pertimbangan utama Generasi Z dalam memilih transportasi umum. Kemampuan transportasi umum untuk menawarkan waktu tunggu yang singkat dan rute dengan kecepatan tinggi sangat memengaruhi keputusan mereka. Efisiensi waktu tempuh menjadi kunci dalam menjadikan transportasi umum sebagai pilihan utama.

Faktor 3 - Biaya: Faktor ini menunjukkan bahwa aspek biaya berpengaruh dalam pemilihan transportasi umum. Generasi Z cenderung memilih transportasi umum jika biaya yang dikeluarkan lebih hemat dibandingkan naik kendaraan pribadi. Ketersediaan tarif yang terjangkau dan tidak adanya biaya tambahan seperti parkir atau transfer menjadi faktor penting dalam memengaruhi keputusan mereka.

Faktor 4 - Aksesibilitas: Aksesibilitas yang mudah ke stasiun, halte, atau kendaraan transportasi umum memiliki peran signifikan dalam preferensi Generasi Z. Faktor ini mencakup kemudahan akses bagi individu dengan kebutuhan khusus, yang menunjukkan bahwa inklusivitas dalam transportasi umum memainkan peran penting dalam pengambilan keputusan.

Faktor 5 - Kenyamanan: Faktor kenyamanan juga memiliki dampak yang kuat dalam pemilihan transportasi umum. Generasi Z cenderung memilih transportasi umum yang menyediakan fasilitas kenyamanan seperti AC, WiFi, atau fasilitas lainnya. Kualitas tempat duduk dan lingkungan yang nyaman di dalam kendaraan juga menjadi pertimbangan penting bagi mereka.

Faktor 6 - Keandalan: Faktor keandalan transportasi umum dalam menjaga jadwal perjalanan juga memainkan peran dalam preferensi Generasi Z. Transportasi umum yang konsisten dalam mengikuti jadwal dan minim keterlambatan atau pembatalan perjalanan dianggap penting dalam memengaruhi keputusan mereka.

Pentingnya faktor-faktor ini dalam pemilihan transportasi umum oleh Generasi Z menunjukkan adanya preferensi yang unik dan pola perilaku yang berbeda dalam mobilitas perkotaan. Analisis faktor membantu mengidentifikasi dan mengelompokkan variabel-variabel yang saling terkait, sehingga memberikan wawasan mendalam tentang preferensi Generasi Z terhadap transportasi umum di Jakarta. Selain itu, analisis faktor juga membantu dalam merumuskan rekomendasi dan implikasi yang dapat diambil untuk meningkatkan kualitas transportasi umum dan memenuhi preferensi serta kebutuhan Generasi Z dalam mobilitas perkotaan.

Berdasarkan dari hasil analisis di atas, ada 2 faktor yang tidak muncul dalam interpretasi faktor yaitu kemanan dan kebersihan. Pada tabel 5, dapat dilihat bahwa faktor keselamatan dan keamanan telah bergabung menjadi satu faktor yaitu keselamatan. Hal ini selaras dengan pendapat Yusuf (2018) yang mengatakan bahwa berdasarkan perspektif orang Indonesia faktor keselamatan dan keamanan merupakan hal yang sama. Sedangkan untuk faktor kenyamanan dan kebersihan dapat dilihat dalam tabel 5, telah bergabung menjadi satu faktor yaitu kenyamanan. Hal ini selaras dengan pendapat van Lierop et al. (2017) bahwa kenyamanan dan kebersihan merupakan satu kesatuan.

Hasil analisis penelitian ini memiliki implikasi manajerial yang signifikan dalam mendorong pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke transportasi umum di Jakarta. Berdasarkan faktor-faktor yang teridentifikasi dalam analisis faktor, terdapat beberapa langkah strategis yang dapat diambil oleh pihak terkait, seperti otoritas transportasi dan perusahaan transportasi umum, untuk meningkatkan daya tarik transportasi umum bagi Generasi Z dan secara luas dapat menarik perhatian semua generasi. Berikut ini adalah implikasi manajerial dari masing-masing faktor berdasarkan hasil analisis di atas.

1. **Faktor Keselamatan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor keselamatan merupakan salah satu faktor penting dalam memilih transportasi umum. Implikasi manajerial dari faktor ini adalah perlu meningkatkan aspek keselamatan dalam transportasi umum. Otoritas transportasi dan perusahaan transportasi umum dapat berfokus pada peningkatan keberadaan alat keselamatan, implementasi kebijakan perlindungan penumpang, serta penerapan tanda keselamatan yang jelas di dalam kendaraan dan stasiun. Data dari BPS Provinsi DKI Jakarta menunjukkan jumlah korban kecelakaan di transportasi umum sebanyak 127 orang pada tahun 2021. Hal ini harus lebih diperhatikan lagi oleh para pengelola transportasi umum agar meminimalisir terjadinya kecelakaan yang melibatkan para pengguna transportasi umum.
2. **Faktor Waktu Tempuh:** Waktu tempuh menjadi pertimbangan untuk memilih transportasi umum. Implikasi manajerialnya adalah pentingnya meningkatkan efisiensi waktu tempuh dalam transportasi umum. Pengembangan rute-rute dengan kecepatan tinggi atau jalur cepat dapat membantu mengurangi waktu tempuh yang berlebihan. Survei yang dilakukan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta menyebut waktu tempuh lama dikeluhkan oleh 36,6 persen responden. Bila faktor ini ditingkatkan, diharapkan para pengguna kendaraan pribadi dapat melihat bahwa waktu tempuh transportasi umum lebih efisien daripada kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum.
3. **Faktor Biaya:** Aspek juga biaya memengaruhi pemilihan transportasi umum. Implikasi manajerialnya adalah pentingnya membuat transportasi umum menjadi pilihan ekonomis bagi masyarakat yang biasanya menggunakan kendaraan pribadi. Pemerintah dan pengelola transportasi umum dapat merancang tarif yang lebih hemat dibandingkan dengan biaya menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini diperkuat dengan survei yang dilakukan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta yang mengatakan bahwa 7,1% responden mengeluhkan tentang biaya yang lebih mahal untuk menaiki transportasi umum. Bila faktor ini ditingkatkan, diharapkan para pengguna kendaraan pribadi dapat melihat bahwa biaya yang dikeluarkan untuk menaiki transportasi umum lebih murah daripada kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum.
4. **Faktor Aksesibilitas:** Aksesibilitas yang mudah ke stasiun, halte, atau kendaraan transportasi umum juga merupakan salah satu faktor penting untuk memilih transportasi umum di Jakarta. Dengan demikian. Implikasi manajerialnya, adalah perlu meningkatkan aksesibilitas transportasi umum untuk semua. Pengelola transportasi umum dan pemerintah dapat memastikan bahwa stasiun atau halte mudah dijangkau dari tempat tinggal atau tempat beraktivitas. Survei yang dilakukan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa sebanyak 8,4% responden mengeluhkan jauhnya akses ke kendaraan umum. Untuk itu pengelola transportasi umum dan pemerintah bisa membangun halte atau stasiun lebih banyak diberbagai wilayah di DKI Jakarta dan memperluas rute tujuan transportasi umum. Hal ini diharapkan pengguna kendaraan pribadi merasa dimudahkan dengan keterjangkauan untuk menaiki transportasi umum dan bisa berpindah menggunakan transportasi umum.
5. **Faktor Kenyamanan:** Kenyamanan dalam perjalanan memengaruhi pemilihan transportasi umum oleh Generasi Z. Implikasi manajerialnya adalah perlunya meningkatkan kualitas kenyamanan dalam transportasi umum. Menyediakan fasilitas seperti AC, WiFi, dan menjaga kebersihan kendaraan dan stasiun akan meningkatkan pengalaman penumpang. Data survei kepuasan penumpang transportasi umum yang dilakukan oleh BPS Provinsi DKI Jakarta mengatakan sebanyak 5,9% responden merasa tidak nyaman untuk menaiki transportasi umum di wilayah DKI Jakarta. Bila faktor ini ditingkatkan, diharapkan para pengguna kendaraan pribadi dapat melihat bahwa transportasi umum sudah lebih nyaman dan bersih sehingga sangat layak untuk dinaiki dan beralih menggunakan transportasi umum.
6. **Faktor Keandalan:** Keandalan dalam menjaga jadwal perjalanan juga penting bagi Generasi Z. Implikasi manajerialnya adalah pentingnya menjaga konsistensi jadwal transportasi umum. Pemerintah dan operator transportasi umum dapat melakukan perencanaan yang baik dan memastikan tingkat keterlambatan atau pembatalan perjalanan tetap minimal. Bisa juga dengan mengintegrasikan waktu kedatangan dan waktu tiba secara real time

dengan aplikasi, sehingga memudahkan para pengguna untuk melihat jadwal transportasi umum. Data survei dari BPS Provinsi DKI Jakarta mengatakan bahwa sebanyak 24.1% responden yang merasa transportasi umum di Jakarta masih kurang dapat diandalkan. Bila faktor ini ditingkatkan, diharapkan para pengguna kendaraan pribadi dapat melihat bahwa transportasi umum sudah lebih bisa diandalkan sehingga bisa beralih menggunakan transportasi umum.

Dengan mengambil langkah-langkah strategis ini, diharapkan bahwa hasil analisis faktor yang mengidentifikasi faktor-faktor penting yang memengaruhi pemilihan transportasi umum dapat direspons dengan implementasi tindakan nyata. Hal ini tidak hanya akan membantu mengurangi kemacetan di Jakarta, tetapi juga akan menciptakan lingkungan yang lebih berkelanjutan dan nyaman bagi semua generasi. Menurut Hair et al., (2010) analisis faktor tidak bergantung pada variabel dependen; sebaliknya, ia mencari pola dalam korelasi (atau kovariansi) antara variabel. Maka dari itu penelitian ini tidak menggunakan faktor diskriminan, karena menurut Hair et al., (2010) Faktor diskriminan bertujuan untuk menemukan kombinasi linier dari variabel independen yang paling baik membedakan kelompok-kelompok tersebut. Jadi dapat disimpulkan bahwa analisis faktor dan faktor diskriminan memang digunakan untuk mereduksi, tetapi berbeda tujuan.

KESIMPULAN, SARAN DAN KETERBATASAN PENELITIAN

A. Kesimpulan

Melalui penggunaan metode analisis faktor, dari 24 variabel yang diamati, ditemukan bahwa terdapat 21 variabel dan 6 faktor yang berperan dalam mempengaruhi Generasi Z di Jakarta dalam memilih transportasi umum. Selain itu, teridentifikasi juga adanya 6 faktor yang memiliki pengaruh dominan dalam pemilihan transportasi umum. Berikut adalah enam faktor adalah Keselamatan; Waktu Tempuh; Biaya; Aksesibilitas; Kenyamanan; Keandalan.

B. Saran

Berdasarkan dari temuan pada uji analisis faktor disarankan untuk Kemenhub, Pemerintah, dan Pengelola transportasi umum untuk bisa mempertahankan serta meningkatkan *layanan* dan fasilitas yang terdapat dalam transportasi umum. Karena berdasarkan hasil penelitian ini, faktor-faktor di atas lah yang membuat Generasi Z memilih untuk menaiki transportasi umum. Jika layanan dan fasilitas terus ditingkatkan maka diharapkan ke depan nya bukan hanya Generasi Z saja yang akan naik transportasi umum di Jakarta, tetapi generasi berikutnya juga akan menikmati fasilitas dan layanan yang ada pada transportasi umum di Jakarta. Dengan begitu juga harapan nya dapat mengurangi kemacetan kota Jakarta yang semakin padat.

Membangun fasilitas parkir yang aman dan terhubung dengan stasiun atau halte transportasi umum. Hal ini akan memudahkan pengguna kendaraan pribadi untuk dengan mudah beralih ke transportasi umum tanpa harus khawatir tentang tempat parkir. Mengintegrasikan berbagai mode transportasi (seperti bus, kereta, dan lain-lain) serta sistem pembayaran yang terintegrasi dapat membuat perjalanan lebih mudah dan lancar. Mengembangkan aplikasi untuk memberikan informasi real-time mengenai jadwal, rute, dan ketersediaan transportasi umum dapat membantu meningkatkan kenyamanan dan penggunaan transportasi umum.

Bagi peneliti selanjutnya, dapat mengembangkan penelitian ini dengan faktor-faktor lain atau metode lainnya dan juga meneliti untuk generasi yang lebih lanjut ataupun seluruh generasi. Kemudian juga bisa memperluas populasi penelitian seperti transportasi umum di wilayah Jabodetabek atau bahkan bisa sampai ke seluruh Indonesia.

REFERENSI

- Abdulkadir, M. (2008). *Hukum Pengangkutan Niaga*. <https://onsearch.id/Record/IOS3239.slims-22123?widget=1>
- Adriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*.
- Anik, M. A. H., Ahmed, F., Atin, F. N., Ahmed, N. T., Mutsuddy, A., Imran, M. Al, Haque, N., Zihan, T., & Rayhan, R. (2018). MOTIVATING FACTORS FOR PRIVATE CAR USERS TO USE PUBLIC TRANSPORT. *INTERNATIONAL JOURNAL FOR TRAFFIC AND TRANSPORT ENGINEERING*, 8(1), 82–98. [https://doi.org/10.7708/IJTTE.2018.8\(1\).06](https://doi.org/10.7708/IJTTE.2018.8(1).06)
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2022). *BPS Provinsi DKI Jakarta*. <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/786/1/jumlah-kendaraan-bermotormenurut-jenis-kendaraan-unit-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- Borhan, M. N., Hakimi Ibrahim, A. N., Syamsunur, D., & Rahmat, R. A. (2019). Why public bus is a less attractive mode of transport: A case study of Putrajaya, Malaysia. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), 82–90. <https://doi.org/10.3311/PPtr.9228>
- Burian, J., Zajičková, L., Ivan, I., & Macků, K. (2018). Attitudes and motivation to use public or individual transport: A case study of two middle-sized cities. *Social Sciences*, 7(6). <https://doi.org/10.3390/socsci7060083>

- Ghozali, H. I. (2018). Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 25 edisi ke-9. In *International Journal of Physiology*. Universitas Diponegoro.
- GUNAWAN, A. (2015). EFISIENSI WAKTU, BIAYA TRANSPORTASI DAN TINGKAT KEMACETAN SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA BUS TRANSJAKARTA KORIDOR 10. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 1(January), 331–352.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis*. https://books.google.com/books/about/Multivariate_Data_Analysis.html?hl=id&id=JIRaAAAAYAAJ
- Maulana, R., & Yudhistira, M. H. (2020). Socio-Economic Factors Affecting The Choice Of Transportation Mode In Jakarta Metropolitan Area. *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, 16(4), 1–8.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi : Untuk Mahasiswa, Perencana, Dan Praktisi / Fidel Miro*. Erlangga.
- Moh Amiruddin. (2019). Pola Komunikasi Driver Ojek Online Grabbike Pada Pelayanan Customer Di Kota Malang. *INTAJ : Jurnal Penelitian Ilmiah*, 3(September), 26–49. <https://doi.org/10.35897/intaj.v3i2.207>
- Nasution, M. N. (2008). Manajemen Transportasi. In *Journal of Chemical Information and Modeling* (Vol. 53, Issue 9).
- Parker, K., Graf, N., & Igielnik, R. (2019). Generation Z Looks a Lot Like Millennials on Key Social and Political Issues. *Pew Research Center, January*, 22. https://www.pewsocialtrends.org/2019/01/17/generation-z-looks-a-lot-like-millennials-on-key-social-and-political-issues/psdt_1-17-19_generations-02/
- Sharma, S. (1996). *Applied Multivariate Techniques*.
- Sigit Haryono. (2010). ANALISIS KUALITAS PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (BUS KOTA) DI KOTA YOGYAKARTA. *Jurnal Transportasi*, 7(July), 1–14.
- Soleh, A. N., Harini, C., & Djamaludin, D. (2018). THE EFFECT OF SERVICE QUALITY, PRICE AND TRUST TO CUSTOMER SATISFACTION USERS OF TRANSPORTATION SERVICES ONLINE OJEK (Study on Customers of Gojek in Semarang City). *Journal of Management*. ISSN : 2502-7689, 4, 1–7.
- Sophie, E., Tangkudung, W., Fitriati, R., Modjo, R., Kesehatan, D., Keselamatan, D., Fakultas, K., Masyarakat, K., & Aminah, S. (2011). SISTEM BUS RAPID TRANSIT TRANSJAKARTA DALAM STUDI REKAYASA SOSIAL. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 11, 1–10.
- Sugiyono. (2022a). *Metode penelitian kuantitatif*. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=1188929>
- Sugiyono. (2022b). *Metode penelitian kuantitatif*. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=1188929>
- Suliyanto. (2006). *Metode riset bisnis*. <https://onsearch.id/Record/IOS3450.INLIS0000000000003504?widget=1>
- van Lierop, D., Badami, M. G., & El-Geneidy, A. M. (2017). What influences satisfaction and loyalty in public transport? A review of the literature. *Transport Review*, 38(1), 52–72. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1298683>
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB Bandung, 2002.
- Wijoyo, H., Indrawan, I., Cahyono, Y., Handoko, A. L., & Santamoko, R. (2020). Generasi Z & Revolusi Industri 4.0 Penulis. In *Pena Persada Redaksi* (Issue July).
- Yusuf, F. (2018). Sekretariat Kabinet Republik Indonesia | Keselamatan Transportasi.