



E-ISSN 3032-601X & P-ISSN 3032-7105

Vol. 2, No. 4, 2025

MISTER

**Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science,
Technology and Educational Research**

**Jurnal Penelitian Multidisiplin dalam Ilmu
Pengetahuan, Teknologi dan Pendidikan**

**UNIVERSITAS SERAMBI MEKKAH
KOTA BANDA ACEH**

mister@serambimekkah.ac.id

Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science Technology
and Educational Research

Journal of MISTER

Vol. 2, No. 4, 2025

Pages: 4424-4429

Analisis Deskriptif Tingkat Pemanfaatan GoTransit sebagai
Layanan Terintegrasi dalam Perjalanan KRL Yogyakarta - Solo

Namira Paradhiba, Dewanti, Muhammad Zudhy Irawan

Universitas Gadjah Mada

Article in Journal of MISTER

Available at : <https://jurnal.serambimekkah.ac.id/index.php/mister/index>

DOI : <https://doi.org/10.32672/mister.v2i4.3750>

How to Cite this Article

APA : Paradhiba, N., Dewanti, D., & Muhammad Zudhy Irawan. (2025). Analisis Deskriptif Tingkat Pemanfaatan GoTransit sebagai Layanan Terintegrasi dalam Perjalanan KRL Yogyakarta - Solo. *Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science, Technology and Educational Research*, 2(4), 4424 - 4429. <https://doi.org/10.32672/mister.v2i4.3750>

Others Visit : <https://jurnal.serambimekkah.ac.id/index.php/mister/index>

MISTER: *Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science, Technology and Educational Research* is a scholarly journal dedicated to the exploration and dissemination of innovative ideas, trends and research on the various topics include, but not limited to functional areas of Science, Technology, Education, Humanities, Economy, Art, Health and Medicine, Environment and Sustainability or Law and Ethics.

MISTER: *Journal of Multidisciplinary Inquiry in Science, Technology and Educational Research* is an open-access journal, and users are permitted to read, download, copy, search, or link to the full text of articles or use them for other lawful purposes. Articles on Journal of MISTER have been previewed and authenticated by the Authors before sending for publication. The Journal, Chief Editor, and the editorial board are not entitled or liable to either justify or responsible for inaccurate and misleading data if any. It is the sole responsibility of the Author concerned.



ISSN 3032-7105

ISSN 3032-601X



Analisis Deskriptif Tingkat Pemanfaatan GoTransit sebagai Layanan Terintegrasi dalam Perjalanan KRL Yogyakarta – Solo

Namira Paradhiba^{1*}, Dewanti², Muhammad Zudhy Irawan³

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia^{1,2,3}

*Email Korespondensi: namiraparadhiba@mail.ugm.ac.id

Diterima: 02-09-2025

| Disetujui: 11-09-2025

| Diterbitkan: 13-09-2025

ABSTRACT

This study analyzes the utilization rate of GoTransit as a transportation integration solution on the Yogyakarta-Solo commuter line (KRL). Although the KRL is increasingly popular, with over 6 million users expected by 2023, first- and last-mile access remains a major challenge. GoTransit, which integrates KRL ticket purchases and ride-hailing services in one app, aims to simplify door-to-door travel, but its utilization is still not optimal. Based on data from 200 respondents, the majority of users (48.5%) only use GoTransit to purchase KRL tickets without using ride-hailing services. Meanwhile, 35.5% book KRL tickets and ride-hailing services separately, and only 16% utilize the full integration feature. This study recommends increasing public awareness of GoTransit's integration features, as well as developing more flexible and affordable features, to increase service utilization more widely.

Keywords: GoTransit, Yogyakarta-Solo Commuter Line, Descriptive Analysis, Transportation Integration, Mobility as a Service (MaaS)

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis tingkat pemanfaatan GoTransit sebagai solusi integrasi transportasi di koridor KRL Yogyakarta-Solo. Meskipun KRL semakin populer dengan lebih dari 6 juta pengguna pada tahun 2023, masalah akses first-mile dan last-mile masih menjadi tantangan utama. GoTransit, yang mengintegrasikan pembelian tiket KRL dan layanan ride hailing dalam satu aplikasi, bertujuan untuk mempermudah perjalanan door-to-door, namun pemanfaatannya belum optimal. Berdasarkan data dari 200 responden, mayoritas pengguna (48,5%) hanya menggunakan GoTransit untuk membeli tiket KRL tanpa menggunakan layanan ride hailing. Sementara 35,5% memesan tiket KRL dan layanan ride hailing secara terpisah, dan hanya 16% yang memanfaatkan fitur integrasi secara utuh. Penelitian ini merekomendasikan peningkatan sosialisasi mengenai fitur integrasi GoTransit, serta pengembangan fitur yang lebih fleksibel dan terjangkau, untuk meningkatkan tingkat pemanfaatan layanan secara lebih luas.

Kata kunci: GoTransit, KRL Yogyakarta-Solo, Analisis Deskriptif, Integrasi Transportasi, Mobility as a Service (MaaS)

PENDAHULUAN

Transportasi publik memiliki peran penting dalam menciptakan sistem mobilitas yang berkelanjutan dan ramah lingkungan, khususnya di perkotaan. Di Indonesia, Kereta Rel Listrik (KRL) menjadi pilihan utama masyarakat, terutama di koridor Yogyakarta-Solo. Pada tahun 2023, jumlah pengguna KRL Yogyakarta-Solo mencapai lebih dari 6 juta orang, meningkat 44% dibandingkan tahun sebelumnya (KAI Commuter, 2024). Meskipun demikian, masih terdapat tantangan besar terkait masalah akses *first-mile* dan *last-mile* yang mengharuskan pengguna untuk mengandalkan kendaraan pribadi, seperti sepeda motor, untuk menjangkau stasiun atau melanjutkan perjalanan dari stasiun ke tujuan akhir. Hal ini berkontribusi pada kemacetan dan peningkatan emisi karbon di wilayah tersebut (Kasim et al., 2017). Untuk menjawab tantangan ini, layanan GoTransit hadir dengan mengintegrasikan ojek online dan KRL dalam satu platform, menawarkan solusi *Mobility as a Service (MaaS)* untuk mempermudah perjalanan *door-to-door*. Namun, meskipun layanan ini telah tersedia, tingkat pemanfaatan GoTransit sebagai solusi terintegrasi oleh pengguna KRL belum optimal, dengan data menunjukkan bahwa meskipun 22% pengguna KRL menggunakan QR Code melalui GoTransit, hanya sebagian kecil yang memanfaatkan fitur integrasi transportasi secara utuh (KAI Commuter, 2024).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat pemanfaatan GoTransit dalam perjalanan pengguna KRL Yogyakarta-Solo, dengan fokus pada penggunaan sistem integrasi moda transportasi ini secara penuh. Berdasarkan temuan awal, meskipun terdapat adopsi pembayaran digital melalui GoTransit, gap antara penggunaan teknologi pembayaran dan pemanfaatan integrasi transportasi masih ada. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memperbaiki integrasi sistem transportasi berbasis digital, serta memberikan wawasan bagi pengembangan kebijakan transportasi yang lebih efektif di wilayah ini (Jittrapirom et al., 2018; Ho et al., 2018).

METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif untuk mengumpulkan data terkait tingkat pemanfaatan GoTransit dalam perjalanan pengguna KRL Yogyakarta – Solo. Data diperoleh melalui kuesioner yang disebarakan kepada pengguna KRL yang menggunakan layanan GoTransit. Kuesioner ini dirancang untuk mengukur karakteristik demografi responden, perilaku penggunaan dan tingkat pemanfaatan GoTransit sebagai solusi integrasi moda transportasi. Selain itu terdapat data sekunder yang diperoleh dari survei dokumentasi melalui *website*, seperti situs resmi Gojek.

Penentuan Sampel

Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, di mana responden dipilih berdasarkan kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian. Responden yang dipilih adalah pengguna KRL yang juga telah menggunakan layanan GoTransit setidaknya sekali dalam satu bulan terakhir periode penelitian. Perhitungan jumlah sampel pada penelitian ini didasarkan pada *inverse square root method* sebagaimana pada Persamaan (1) (Kock & Hadaya, 2018 dalam Hair et al., 2022). Jumlah sampel minimum dalam *inverse square root method* ditentukan berdasarkan dua parameter, yaitu tingkat signifikansi yang diharapkan dan nilai koefisien jalur minimum (p_{min}) yang diperkirakan tetap signifikan dalam model penelitian. Pada penelitian ini digunakan tingkat signifikansi sebesar 5%

dengan asumsi nilai p_{min} sebesar 0,20. Berdasarkan data tersebut, diperoleh sampel minimal yang dibutuhkan Adalah 155 dan digenapkan menjadi 200 sampel.

$$n_{min} > \left(\frac{2.486}{p_{min}} \right)^2 \quad (1)$$

Metode Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif bertujuan untuk menyajikan karakteristik data dalam bentuk ukuran statistik, seperti *mean* (rata-rata), median, modus, standar deviasi, minimum, maksimum, persentase dan distribusi frekuensi. Analisis ini dapat membantu dalam memberikan gambaran awal mengenai pola atau tren yang terdapat dalam data. Selain itu, analisis deskriptif juga mampu mengidentifikasi kecenderungan sentral data dan memahami sebaran nilai yang dapat dijadikan dasar untuk analisis lebih lanjut (Sudaryono, Saefullah & Rahardja, 2012). Hasil dari analisis deskriptif akan digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian mengenai tingkat pemanfaatan GoTransit oleh pengguna KRL Yogyakarta-Solo.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Pengguna

Berdasarkan data yang diperoleh dari 200 responden pengguna GoTransit (Tabel 1), dapat disimpulkan bahwa karakteristik demografis pengguna cenderung dominan pada kelompok usia muda, dengan 47% responden berusia 17-25 tahun dan 43% lainnya berusia 26-35 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas pengguna GoTransit adalah individu yang berada pada tahap awal karier mereka, yang cenderung lebih mengandalkan transportasi publik seperti KRL untuk mobilitas sehari-hari. Temuan ini sejalan dengan penelitian Rizki et al. (2020), yang menunjukkan bahwa usia muda lebih cenderung menggunakan transportasi umum, mengingat kendala yang mereka hadapi dalam mengakses kendaraan pribadi.

Dari segi jenis kelamin, pengguna GoTransit didominasi dengan 61% perempuan dan 39% laki-laki. Fenomena ini mencerminkan temuan Adhi (2012) yang menyatakan bahwa perempuan lebih cenderung menggunakan transportasi publik karena alasan sosial dan ekonomi, seperti keterbatasan akses kendaraan pribadi. Selain itu, pengguna yang bekerja sebagai pelajar/mahasiswa (29,5%) dan pekerja kantor/karyawan swasta (38%) mendominasi, yang mencerminkan kecenderungan kedua kelompok tersebut untuk memilih KRL sebagai alternatif transportasi yang lebih terjangkau dan praktis dibandingkan dengan kendaraan pribadi, sebagaimana dijelaskan oleh Kostolná et al. (2015). Frekuensi penggunaan KRL di kalangan pengguna GoTransit menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna menggunakan KRL secara teratur setiap minggu, dengan 45,5% responden menggunakan KRL 3-5 kali per minggu dan 20% menggunakan KRL 1 kali per minggu. Penggunaan aplikasi transportasi juga cukup tinggi, dengan mayoritas responden (51%) menggunakan aplikasi transportasi setiap hari. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengguna GoTransit lebih terintegrasi dengan teknologi aplikasi, yang mendukung peningkatan frekuensi perjalanan mereka. Hal ini sesuai dengan penelitian Pratama et al. (2023), yang menunjukkan bahwa pengguna yang lebih aktif dalam menggunakan aplikasi transportasi memiliki kecenderungan untuk lebih sering menggunakan moda transportasi seperti KRL.

Tabel 1. Karakteristik Demografis Pengguna GoTransit

No	Data	Kategori	N	%	No	Data	Karakteristik	N	%
1	Usia	17-25 tahun	94	47%	4	Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	59	29,5%
		26-35 tahun	86	43%			Pekerja Kantoran	76	38%
		36-45 tahun	10	10%			Wirausaha	37	18,5%
2	Jenis Kelamin	Laki-laki	78	39%			Pegawai Negeri	26	13%
		Perempuan	122	61%			Lainnya	2	1%
3	Frekuensi Penggunaan KRL	Setiap hari	20	10%	5	Pengalaman Penggunaan Aplikasi Transportasi	Setiap hari	102	51%
		3-5 kali/minggu	91	45,5%			3-5 kali/minggu	41	20,5%
		2 kali/minggu	28	14%			1 kali/minggu	24	12%
		1 kali/minggu	40	20%			1 kali/bulan	33	16,5%
		1-2 kali/bulan	21	10,5%			Belum pernah	0	0%

Tingkat Pemanfaatan GoTransit

Hasil analisis sebagaimana ditampilkan pada Tabel 2 menunjukkan bahwa mayoritas pengguna GoTransit hanya memanfaatkan aplikasi ini untuk membeli tiket KRL, yang tercatat sebesar 48,5% atau 97 pengguna. Sebanyak 35,5% atau 71 pengguna memilih untuk membeli tiket KRL melalui GoTransit dan memesan layanan *ride hailing* secara terpisah, baik menggunakan GoRide atau aplikasi lain. Sementara itu, hanya 16% atau 32 pengguna yang memilih untuk menggunakan fitur integrasi yang menggabungkan pembelian tiket KRL dan GoRide dalam satu transaksi. Angka ini menunjukkan bahwa meskipun fitur integrasi tersedia, masih banyak pengguna yang tidak sepenuhnya memanfaatkan potensi integrasi antara tiket KRL dan layanan *ride hailing* dalam satu aplikasi. Hal ini mengindikasikan adanya tantangan dalam mendorong penggunaan fitur integrasi secara lebih luas di kalangan pengguna.

Tabel 2. Tingkat Pemanfaatan Fitur GoTransit

Pemanfaatan Fitur GoTransit	Jumlah	Persentase (%)
Pembelian tiket KRL dan GoRide secara terintegrasi	32	16%
Pembelian tiket KRL dan GoRide secara terpisah	71	35,5%
Hanya pembelian tiket KRL	97	48,5%
Total	200	100%

1. Pemanfaatan GoTransit untuk Pembelian Tiket KRL dan GoRide secara Terintegrasi

Dari 200 responden, sebanyak 32 pengguna (16%) memanfaatkan GoTransit untuk membeli tiket KRL dan memesan GoRide secara terintegrasi dalam satu transaksi. Meskipun demikian, frekuensi penggunaan fitur ini tidak terlalu tinggi, dengan mayoritas pengguna (50%) hanya memanfaatkan fitur tersebut sesekali, yaitu untuk kurang dari 50% perjalanan KRL mereka. Hanya 9,4% yang memanfaatkan fitur ini setiap kali menggunakan KRL. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun integrasi antara pembelian tiket KRL dan GoRide tersedia, pengguna belum sepenuhnya mengadopsi fitur ini secara rutin. Faktor-faktor seperti preferensi penggunaan metode pembayaran lain, kenyamanan menggunakan aplikasi terpisah, atau ketidakpahaman mengenai manfaat integrasi dapat mempengaruhi pemanfaatan fitur ini.

Tabel 3. Frekuensi Pemanfaatan Fitur GoTransit untuk Pembelian KRL dan GoRide

Frekuensi Penggunaan	Jumlah	Persentase
Setiap kali menggunakan KRL	3	9,4%
Sering (>50% perjalanan KRL)	6	18,8%
Kadang-kadang (<50% perjalanan KRL)	16	50%
Hanya pernah mencoba (1-2 kali)	7	21,9%
Total	32	100%

2. Pemanfaatan GoTransit untuk Pembelian KRL dengan pembelian *ride hailing* secara Terpisah

Sebanyak 71 pengguna (35,5%) memilih untuk membeli tiket KRL melalui GoTransit tetapi memesan layanan *ride hailing* seperti GoRide secara terpisah. Alasan utama untuk memilih opsi ini adalah kenyamanan dalam menggunakan layanan secara terpisah, yang diungkapkan oleh 62% dari kelompok ini. Mereka lebih suka memesan layanan sesuai kebutuhan pada waktu tertentu, tanpa terikat pada platform terintegrasi. Beberapa juga menganggap fitur integrasi lebih mahal (25,4%), dan sebagian kecil tidak mengetahui adanya fitur ini (7%). Temuan ini menunjukkan bahwa walaupun GoTransit menawarkan kemudahan, preferensi pengguna untuk fleksibilitas dan biaya yang lebih rendah menjadi faktor penting dalam keputusan mereka untuk memisahkan pembelian tiket KRL dan *ride hailing*.

Tabel 4. Alasan Tidak Menggunakan Fitur Integrasi

Alasan Tidak Menggunakan Fitur Integrasi GoTransit	Jumlah	Persentase
Tidak mengetahui fitur tersebut	5	7%
Lebih Nyaman Menggunakan Layanan Secara Terpisah	44	62%
Fitur Integrasi Dianggap Lebih Mahal	18	25,4%
Lainnya	4	5,6%
Total	71	100%

3. Pemanfaatan GoTransit hanya untuk Pembelian Tiket KRL

Sebanyak 97 pengguna (48,5%) hanya menggunakan GoTransit untuk membeli tiket KRL tanpa memanfaatkan layanan *ride hailing*. Alasan utama bagi mereka untuk tidak menggunakan fitur integrasi adalah karena mereka lebih sering menggunakan kendaraan pribadi (48,5%), yang memberikan fleksibilitas lebih dalam perjalanan. Selain itu, 28,9% menganggap fitur integrasi GoTransit lebih mahal, sehingga lebih memilih membeli tiket KRL tanpa layanan tambahan. Pengetahuan yang kurang mengenai fitur integrasi juga menjadi salah satu alasan (9,3%) bagi sebagian pengguna untuk tidak memanfaatkannya. Temuan ini mengindikasikan bahwa meskipun banyak pengguna yang tertarik untuk menggunakan GoTransit untuk tiket KRL, mereka tidak memanfaatkan fitur integrasi jika tidak ada kebutuhan langsung untuk menggunakan *ride hailing*.

Tabel 5. Alasan Tidak Menggunakan Fitur Integrasi

Alasan Tidak Menggunakan Fitur Integrasi GoTransit	Jumlah	Persentase
Tidak mengetahui fitur tersebut	9	9,3%
Fitur Integrasi Dianggap Lebih Mahal	28	28,9%
Membawa Kendaraan Pribadi	47	48,5%
Lainnya	13	13,4%
Total	97	100%

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan penelitian ini adalah:

- Karakteristik responden menunjukkan bahwa mayoritas pengguna GoTransit adalah individu muda berusia 17-35 tahun, dengan sebagian besar berasal dari kalangan pelajar/mahasiswa dan pekerja kantoran, serta didominasi oleh perempuan.
- Sebagian besar pengguna GoTransit (48,5%) hanya menggunakan aplikasi untuk membeli tiket KRL tanpa memanfaatkan layanan lainnya. Sementara itu, 35,5% pengguna memilih membeli tiket KRL dan memesan layanan ride hailing secara terpisah, dengan alasan kenyamanan dan biaya yang lebih murah. Hanya 16% pengguna yang memanfaatkan fitur integrasi untuk membeli tiket KRL dan GoRide dalam satu transaksi, yang menunjukkan bahwa fitur integrasi GoTransit belum sepenuhnya dimanfaatkan secara maksimal oleh pengguna.

Untuk meningkatkan pemanfaatan fitur integrasi GoTransit, disarankan agar dilakukan sosialisasi yang lebih intensif mengenai manfaat dan kemudahan penggunaan fitur ini, terutama kepada pengguna yang hanya membeli tiket KRL. Selain itu, pengembangan fitur yang lebih fleksibel dan ekonomis dapat membantu menarik lebih banyak pengguna untuk menggabungkan pembelian tiket KRL dan layanan *ride hailing*. Penyedia layanan juga perlu mempertimbangkan insentif atau promo untuk mendorong penggunaan GoTransit secara lebih rutin dan terintegrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhi, R. P. (2012). Preferensi pemilihan moda dalam pergerakan penglaju koridor bogor-jakarta terkait dengan pemilihan tempat tinggal (studi kasus: moda bus ac dan moda krl ekspres). *Journal of Regional and City Planning*, 23(1), 67. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2012.23.1.5>
- Hair, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2022). *A primer on partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM)* (3rd ed.). SAGE Publications, Inc.
- Ho, C. Q., Hensher, D. A., Mulley, C., & Wong, Y. Z. (2018). Potential uptake and willingness-to-pay for Mobility as a Service (MaaS): A stated choice study. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 117, 302–318. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.025>
- Jittrapirom, P., Marchau, V., Van Der Heijden, R., & Meurs, H. (2018). Dynamic adaptive policymaking for implementing Mobility-as-a Service (MaaS). *Research in Transportation Business & Management*, 27, 46–55. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.07.001>
- KAI Commuter. (2024). Tiga Tahun Beroperasi, Layanan Commuterline Yogya-Solo Makin Diminati. *KAI Commuter*. <https://commuterline.id/informasi-publik/berita/tiga-tahun-beroperasi-layanan-commuterline-yogya-solo-makin-diminati>
- Kasim, A. M. R., Wicaksono, A. D., & Kurniawan, E. B. (2017). The integration level of public transportation in Makassar City. *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*, 70, 012021. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/70/1/012021>
- Kostolná, M., Kubíková, S., & Konečný, V. (2015). Public transport preference as the tool to manage traffic flow and to increase service quality from a customer point of view. *Applied Mechanics and Materials*, 803, 17-23. <https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/amm.803.17>
- Pratama, M. W., Aditya, T., Nurlukman, A. D., & Fadli, Y. (2023). Faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan aplikasi jak lingko. *Risenologi*, 8(2), 48-58. <https://doi.org/10.47028/risenologi.v8i2.502>
- Rizki, M., Joewono, T., & Syahputri, J. (2020). Eksplorasi moda asal pengguna transportasi online di kota bandung. *Jurnal Transportasi*, 20(1), 1-10. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v20i1.3849.1-10>
- Sudaryono, Saefullah, A., & Rahardja, U. (2012). *Statistik Deskriptif for IT*. Penerbit Andi.